Finalistki wszechzwiązkowego konkursu na najlepszą stewardesę „Aeroflotu", przeprowadzonego niedawno w Moskwie. Zdjęcie: APN

CENA 3 ZŁ

8.12.1974
49
(1222)

SKRZYDLATA POLSKA

NA HORYZONCIE

Technicy i inżynierowie lotnictwa polskiego chlubnie zapisali się w tradycjach naszych skrzydeł. Byli w pierwszych szeregach walczących o postęp i rozwój lotnictwa. Ich zaangażowane działanie, rzetelna praca i aktywność w rozwiązywaniu wielu problemów budził zawsze uznanie i szacunek nie tylko społeczności lotniczej. Szczególnie twórczą aktywnością wykazywali się polscy technicy i inżynierowie lotniczy na kolejnych Kongresach Techników Polskich, prezentując aktualne problemy dotyczące polskiego lotnictwa.

I oto za rok, we wrześniu 1975 r., ma się odbyć w Warszawie następny, siódmy z kolei Kongres Techników Polskich. Zgodnie też z tradycją, nasi technicy i inżynierowie rozpoczęli już dyskusję nad tezami na VII Kongres.

Październikowy (10/74) zeszyt miesięcznika „Technika Lotnicza i Astronautyczna" publikuje informacje o pracach przygotowawczych do Kongresu oraz tezy dotyczące przemysłu lotniczego i działalności lotnictwa cywilnego, które dotyczą aktualnych problemów naszego lotnictwa. Szczególnie obszernie prezentują tezy zagadnienia lotnictwa cywilnego. Mowa w nich bowiem zarówno o ogólnym rozwoju tego lotnictwa, jak i rozwoju techniki lotniczej i technicznej bazie usługowo-naprawczej, o lotniskach, ich wyposażeniu oraz ruchu lotniczym, a także – co ważne – o kadrach lotniczych.

W zakresie, na przykład, kadr lotniczych – w tezach stwierdza się, że w związku z wprowadzeniem do eksploatacji nowych i skomplikowanych statków powietrznych oraz wyposażenia zaplecza w unikalne urządzenia lotniskowe i kontrolno-pomiarowe, zachodzi pilna potrzeba utworzenia ośrodka szkolenia kard specjalistów dla lotnictwa cywilnego oraz rozszerzenia istniejących i podjęcia nowych kierunków szkolenia specjalistów lotniczych na poziomie średnim i wyższym, a także zorganizowania studiów podyplomowych dla pracujących w lotnictwie specjalistów różnych branż.

W innym miejscu, na temat lotnictwa usługowego i sportowego, czytamy m. in. w tezach, że należy zweryfikować prognozy lotnictwa usługowego i sportowego pod kątem dostosowania rozmiarów i zakresu jego działalności do potrzeb gospodarki narodowej. Weryfikacja prognoz winna uwzględniać rozwój integracji lotnictwa cywilnego i kompleksowego rozwiązywania wspólnych przedsięwzięć, szczególnie w zakresie bazy sprzętowej, obsługowej i naprawczej sieci lotnisk.

W apelu do techników i inżynierów lotnictwa polskiego, opublikowanym wspólnie przez Sekcję Lotniczą SIMP, Sekcję Główną Komunikacji Lotniczej SITK, Radę Programową oraz Redakcję „Techniki Lotniczej i Astronautycznej" czytamy m .in.:

„Aby dotrzymać kroku rozwojowi nowoczesnej Polski, aby stworzyć drugą Polskę, a pod takim właśnie hasłem obradować będzie VII Kongres, w dziedzinie lotnictwa potrzebne jest działanie – działanie nas wszystkich, nasza rzetelna praca i nasza pomoc w rozwiązywaniu tysięcy zagadnień. Rzecz w tym, aby ta praca była właściwie sterowana i wykorzystywana dla dobra naszej socjalistycznej gospodarki, dla dobra polskiego lotnictwa, dla dobra nas wszystkich".

W tym też duchu miesięcznik Sekcji Lotniczej SIMP otworzył na swych łamach trybunę przedkongresową, zachęcając lotników, przyjaciół i sympatyków lotnictwa do dyskusji nad tezami i problematyką VII Kongresu Techników Polskich. Nie wykluczamy głosów w dyskusji również na łamach „Skrzydlatej".

Ikarus

WSPÓŁPRACA PRZEMYSŁÓW LOTNICZYCH POLSKI I ZSRR

Na zaproszenie prezesa Rady Ministrów **Piotra Jaroszewicza** przebywali w Polsce z wizytą w dniach 14—17 listopada br. ministrowie ZSRR: Przemysłu Lotniczego — **Piotr Demientiew** oraz Lotnictwa Cywilnego — **Borys Bugajew.**

. Ministrowie Związku Radzieckiego, którym towarzyszyła grupa doradców i specjalistów, omówili z ministrem Przemysłu Maszynowego **Tadeuszem Wrzaszczykiem** dotychczasowe wyniki współpracy oraz kierunki dalszej integracji i pogłębienia specjalizacji w dziedzinie techniki lotniczej. Goście radzieccy zwiedzili również zakłady przemysłu lotniczego w Mielcu, Rzeszowie i Warszawie oraz zapoznali się z ich osiągnięciami.

Znamienną formą długoletniej współpracy między przemysłami lotniczymi Polski i ZSRR jest bezpośrednia wymiana specjalistów oraz pomoc wybitnych specjalistów radzieckich, którzy wnieśli poważny wkład w rozwój nauki i techniki lotniczej w Polsce.

Osiągnięte przez przemysł polski doświadczenia pozwoliły nie tylko na opanowanie produkcji seryjnej, wprowadzenie nowych rozwiązań technologicznych i technicznych, ale również na opracowanie konstrukcji i produkcję wielu rodzajów sprzętu lotniczego.

Dzięki tej współpracy powstały warunki do rozwoju przemysłu lotniczego w Polsce, który już obecnie zarówno pod względem technologicznym jak i organizacyjnym należy do przodujących gałęzi naszej gospodarki.

Z biegiem czasu zmieniły się formy i treści współpracy odpowiednio do rosnącego potencjału produkcyjnego i naukowo-badawczego obu krajów i ich potrzeb. Przystąpiono do wspólnego planowania długofalowych zamierzeń, do bezpośredniego współdziałania zainteresowanych przemysłów.

Przyczyniła się do tego m. in. umowa, podpisana w 1971 r., której postanowienia weszły już w fazę daleko zaawansowanej realizacji.

Tym zagadnieniom poświęcona była wizyta radzieckich ministrów: Przemysłu Lotniczego — **Piotra Demientiewa** i Lotnictwa Cywilnego — **Borysa Bugajewa.**

Goście radzieccy zostali przyjęci przez Prezesa Rady Ministrów **Piotra Jaroszewicza** i członka Biura Politycznego, sekretarza Komitetu Centralnego PZPR **Jana Szydlaka.**

Minister Przemysłu Maszynowego **Tadeusz Wrzaszczyk** podpisał 16 listopada br. z ministrami ZSRR — Przemysłu Lotniczego — P. Demientiewem i Lotnictwa Cywilnego — B. Bugajewem protokół zawierający ustalenia dotyczące dalszego rozwoju współpracy polsko-radzieckiej w zakresie techniki lotniczej.

PLENUM AEROKLUBU PRL

Jak już podawaliśmy, 14 listopada br. odbyło się w Warszawie rozszerzone posiedzenie plenarne Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, poświęcone wytyczeniu kierunków działania aeroklubów wśród szerokich rzesz dzieci i młodzieży.

W obradach, którym przewodniczył prezes ZG APRL, gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło,** uczestniczyli działacze aeroklubów regionalnych, przedstawiciele Ministerstwa Oświaty i Wychowania, Federacji Socjalistycznych Związków Młodzieży Polskiej oraz spółdzielczości mieszkaniowej i PSS „Społem".

W toku obrad, grupę działaczy i pracowników lotnictwa sportowego udekorowano **odznaczeniem im. Janka Krasickiego, przyznanym przez FSZMP.** Odznaczenie otrzymali:

Złote: WIESŁAW STAFIEJ (Bielsko-Biała);

Srebrne: WIKTOR CZERNIAWSKI (Olsztyn), ROMAN GAJOS (Kielce), ALOJZY GÓRNY (Łódź), STANISŁAW KOLASA (Leszno), JERZY KOSIŃSKI (Warszawa), WIESŁAW MOCZULSKI (Olsztyn), ZYGMUNT RICHTER (Krosno), JANUSZ STACHOWICZ (Lublin), ZDZISŁAW SZAJEWSKI (Warszawa), ZBIGNIEW SZUBER (Krosno), MARIAN TORZ (Bydgoszcz), KAZIMIERZ WNĘTRZYCKI Kraków).

Brązowe: ROMUALD DAKOWICZ (Białystok), STEFAN DOMIENIKOWSKI (Gdańsk), WIESŁAW FISZER (Łódź) ELŻBIETA IWANEK (Lublin), JANUSZ TARKOWSKI (Kraków).

Natomiast JÓZEF MALCZEWSKI, MIECZYSŁAW KAMIŃSKI, STEFAN OGORZAŁEK i WIESŁAW DUDZIŃSKI otrzymali pamiątkowe medale 200-lecia **Komisji Edukacji Narodowej,** przyznane im przez Ministerstwo Oświaty i Wychowania.

DIAMENTY SZYBOWNIKÓW W JELENIEJ GÓRZE

12 listopada br. był w Aeroklubie Jeleniogórskim pierwszym wielkim dniem tegorocznego sezonu falowego. Na karkonoskiej fali zdobyto 12 przewyższeń ponad 5 000 m, w tym 10 diamentów. Pilotami, którzy dokonali tych wyczynów, byli w większości członkowie szybowcowej kadry juniorów, która w tym okresie przebywała w Jeleniej Górze na zgrupowaniu treningowym.

Diamenty wysokościowe zdobyli: **Mirosław Grzelak** (Lublin) i **Tadeusz Skuza** (Warszawa) — trzeci diament do złotej odznaki szybowcowej; **Ireneusz Dobczyński** (Leszno), **Michał Krakowczyk** (Rybnik), **Marek Mokszki** (Grudziądz), **Marek Grochowski** (Włocławek) i **Marek Włodarczyk** (Radom) — drugi diament; **Bożena Demczenko** (Wrocław) i **Elżbieta Małkiewicz** (Gdańsk) — pierwszy diament. Przewyższenie treningowe ponad 5 000 m uzyskali: **Tadeusz Wrona** (Zielona Góra) i **Adam Rzeszot** (Radom).

W Nowym Targu

Na tatrzańskiej fali diamenty wysokościowe uzyskali 19 listopada w Aeroklubie Tatrzańskim w Nowym Targu następujący piloci: **Anna Przybylska** i **Andrzej Urbański** (Radom), **Kazimierz Pecyna** i **Marek Jastrzębski** (Andrzej Ciesielski (Lublin), **Jerzy Adamkiewicz** (Kielce) oraz **Marian Zubek** (Nowy Targ).

Z LOTU PO KRAJU

● **RADA PAŃSTWA PRL** ratyfikowała 14 listopada konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego.

*

● **MUZEUM** Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie otrzymało w darze od krakowskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego dwa śmigłowce typu Mi-1.

*

● **NAKŁADEM** Wydawnictwa „Interpress", pod patronatem Rady Ochrony Pomników Walki i Męczeństwa, ukazała się książka **W. Króla** pt. „Polacy w bitwie o Atlantyk". Str. 146, cena 25 zł.

*

● **AEROKLUB** Krakowski zgłosił do redakcji „Przeglądu Sportowego" kandydaturę mistrza świata w skokach na celność lądowania, **Stanisława Sidora,** na listę plebiscytu „PS" na 10 najlepszych sportowców Polski w 1974 r. Popieramy kandydaturę jak najbardziej i będziemy na Sidora głosować wraz z naszymi Czytelnikami.

*

● **PLL LOT** wprowadziły na okres do 31 grudnia br. dodatkowe rejsy samolotów na trzech liniach krajowych: Warszawa—Kraków (5 rejsów dziennie), Warszawa—Katowice—Warszawa (po 4 rejsy dziennie) i Warszawa—Koszalin—Warszawa (po 3 rejsy dziennie).

*

● **PIERWSZYCH** kilkudziesięciu absolwentów Liceum Lotniczego przy WOSL w Dęblinie opuści w czerwcu 1975 r. mury tej szkoły. Absolwenci dęblińskiego liceum mogą następnie kontynuować studia w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej i po 4 latach nauki otrzymać tytuł podporucznika inżyniera pilota. (y)

POTRZEBNI
MECHANICY I PILOCI ŚMIGŁOWCOWI

Przyjmiemy do pracy od zaraz mechaników i pilotów śmigłowcowych po odbyciu służby wojskowej. Zgłoszenia kierować na piśmie na adres: Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL", Dział Kadr, 21-045 Świdnik k. Lublina.

WSK „PZL" — ŚWIDNIK

(Ogł. 125)

Z MORZA DO LOTNICTWA

Michał Skowroński w kabinie „Iskry". Zdjęcie: W. Parkosz

Pogoda dziś wprost wymarzona dla pracy mechaników i pilotów samolotowych: bezchmurnie i wiatru się nie wyczuwa. Mieleckie lotnisko doświadczalne tętni też pełnią życia. Pracują silniki, a przy samolotach — „Antkach", „Iskrach", krzątający się mechanicy. Trwają próby naziemne następnej partii samolotów, które mają się jeszcze dzisiaj wzbić w powietrze, dla generalnego ich sprawdzenia w locie. Na wszystkich postojach wysokie tempo pracy. Ten zwiększony ruch, a przy tym przemyślany i zorganizowany, jest też usprawiedliwiony. Sprzyjają warunki atmosferyczne, trzeba więc nadgonić plan oblotów, chociaż prawdę mówiąc próby wykonuje się nawet w najtrudniejszych warunkach.

W pokoju pilotów — oblatywaczy z mieleckiej „Delty" herbata i kawa, i odczuwalna atmosfera nerwowego wyczekiwania na telefon, że to właśnie już któraś z maszyn, dla wyznaczonego pilota, jest gotowa do startu. Co chwilę ktoś wychodzi z informacjami. W specjalnym pomieszczeniu mielczanie przygotowują się do pracy w powietrzu.

Siedzę i popijam herbatę doskonale zaparzoną przez pilota inż. Jerzego Pietrzaka, ale rozmawiam dziś z miejscowym weteranem przestworzy — **Michałem Skowrońskim.** Weteranem, gdyż jest to najstarszy stażem i wiekiem (49 lat) mielecki pilot doświadczalny, który — jak się okazuje — zmienił morze na samolot. Nie dosłownie, ale w każdym razie przestał pływać na okrętach marynarki wojennej PRL, by oddać się umiłowanemu lotnictwu. A było to w r. 1948, gdy już od 2 lat był marynarzem-podoficerem. Werbowano wtedy ochotników do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Michał Skowroński zgłosił się jako pierwszy, choć wróżono mu na morzu karierę. Lotnictwo pociągało go bardziej, marzył o nim jeszcze jako chłopiec w swym rodzinnym Zagłębiu Dąbrowskim. Później, gdy sprawę postawił stanowczo, koledzy marynarze też postawili mu horoskop pomyślny: zdrowie masz jak tur, zdolności większe niż każdy z nas, a żadnej burzy się nie boisz. Idź, tam tylko twoje miejsce! Pojechał więc do Dęblina i zdał egzaminy jak należy, a po trzech latach (1948—1951) otrzymał pierwsze szlify oficerskie.

Pamięta też jak dziś swój pierwszy lot, ten samodzielny, gdy z ogromną tremą zasiadł do samolotu UT-2. Było to 3 kwietnia 1950 roku, na dęblińskim lotnisku. Ostrożnie wykołował na pas startowy, kierowany przez radiostację prowadzącą, i — później nastąpił ten niezapomniany lot nad ziemią. Było wspaniale i — na piątkę, jak ocenili lot oficerowie — egzaminatorzy. Po pomyślnym, bo z oceną b. dobrą, zdaniu egzaminów końcowych, skierowany został do jednostki wojskowej; był w wojsku dowódcą klucza, dowódcą eskadry i pomocnikiem dowódcy pułku d.s. szkolenia. Zgodnie ze swoim wszechstronnym przygotowaniem.

Drugi rozdział w życiorysie Michała Skowrońskiego, to Mielec i jego Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „Delta". W r. 1955 odszedł z wojska w stopniu kapitana, by zostać pilotem-oblatywaczem w mieście o ogromnych perspektywach lotniczych. Zaczął więc zasiadać do kabin odrzutowych i śmigłowych samolotów, produkowanych w tej wytwórni. Przeprowadzał próby i oblicza dziś, że latał już na 20 typach samolotów, w tym na AN-2, „Iskrach" i ostatnio M-15. Ponad 5000 godzin spędził już w odrzutowych i śmigłowych maszynach. W ramach troski o ich najwyższą jakość, przed przekazaniem ich odbiorcom. Opierając się na odpowiednich dokumentach — podał reporterowi i inne przykłady ze swego bogatego życiorysu. Oblatał więc już ponad 1000 wyprodukowanych przez mielczan samolotów, w tym 50 „Iskier", 17 „Biesów" i ponad 1100 „Antków". Te ostatnie wysłano z Mielca na eksport, głównie do ZSRR, a także do Bułgarii, Rumunii i na Węgry.

Doświadczony i zasłużony pilot, zapytany o wrażenia, ocenę wykonywanej pracy — powiedział nam:

„Cóż mogę powiedzieć o swym umiłowanym zawodzie, trudnym przecież, ale i pięknym? Dostarcza mi wiele osobistej satysfakcji i jakoś odpowiada mej naturze. Niespokojnej, tęskniącej do ryzyka i przygody. A przecież z owym ryzykiem spotykamy się codziennie, przy każdej próbie samolotu, gdy człowiek dosiada maszyny, wzbija się w powietrze i zostaje sam ileś tam metrów czy kilometrów nad ziemią. Liczyć może jedynie na siebie i niezawodność samolotu. Nasze samoloty są naprawdę doskonałe, bez zarzutu przygotowane przez polski przemysł lotniczy, mamy pełne zaufanie do mechaników naziemnych, ale przy wsiadaniu do kabiny trema jest. Co tu dużo mówić — praca bardzo odpowiedzialna i trudna. Ale uwielbiam ją, poświęcam jej wszystko".

Ma też Michał Skowroński i czas na działalność społeczną, bez niej nie wyobraża sobie życia. Obecnie jest grupowym partyjnym, a członkiem PZPR — od r. 1954.

Podziękowałem pilotowi z mieleckiej „Delty" za poświęcony „Skrzydlatej" czas i życzyłem mu samych udanych prób na samolotach budowanych przez polski przemysł lotniczy. Takich jak dotychczas, a także stalowych nerwów, zdrowia i poczucia humoru, który go nigdy nie opuszcza. Humor bowiem niezbędny jest pilotom, jak i czyste polskie niebo.

RYSZARD NICZYPORUK

DO KOŃCA W POWIETRZU

Od najmłodszych lat interesował się konstrukcjami lotniczymi i lataniem. Ojciec — Stanisław, dla odciągnięcia go od tych zainteresowań posłał syna do szkoły handlowej. W 1927 r. Ludwika Antonowicza powołano do wojska i skierowano do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. W wojsku ukończył kurs mechaników lotniczych, a następnie kurs pilotów w Bydgoszczy. W 1931 r. podjął pracę w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie. Został członkiem Aeroklubu Warszawskiego. Z tego okresu notują się zainteresowania Antonowicza konstrukcjami lotniczymi.

Wspólnie ze swym przyjacielem Władysławem Kozłowskim, (zginął śmiercią pilota nad Anglią latem 1943 roku), skonstruował samolot sportowy „Jutrzenka". Ta pierwsza konstrukcja Antonowicza i Kozłowskiego była udana. Samolot zajął bowiem 3 miejsce w Ogólnopolskim Konkursie Samolotów Sportowych. Ci dwaj konstruktorzy-amatorzy zbudowali także samolot oznaczony symbolem PZL—5 oraz samolot typu WK—3. O udanych konstrukcjach lotniczych L. Antonowicza i Wł. Kozłowskiego pisał na pierwszej stronie w dniu 5 grudnia 1933 r. krakowski „Ilustrowany Kurier Codzienny". Zamieszczono tam zdjęcia konstruktorów i zbudowanego przez nich samolotu.

We wrześniu 1939 r. nie było dane długo bronić polskiego nieba Ludwikowi Antonowiczowi. W czasie ewakuacji do Rumunii dostał się do niewoli. Jednak już w roku 1942 trafia do Armii Czerwonej. Znalazł się w czołówce wojsk radzieckich, która przygotowywała i budowała lotniska polowe. W rok później został przerzucony przez linię frontu do brygady paryzanckiej pułkownika Satanowskiego, która operowała na Polesiu. Wiosną 1944 r. został wcielony do jednego z radzieckich pułków lotnictwa bombowego. Brał udział w niszczeniu z powietrza niemieckich umocnień i obiektów wojskowych w rejonie Królewca i Gdańska.

Jesienią tegoż roku przywdział ponownie polski mundur. Gdy zakończyła się wojenna zawierucha, trafił do Zamościa i Dęblina. A następnie przez wiele lat, jako instruktor samolotowy, szkolił młodych pilotów w aeroklubach: w Szczecinie, Katowicach, Bielsku-Białej i Gliwicach. Przez długi okres czasu był inspektorem Zarządu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej w Szczecinie.

Od roku 1957 związał się Ludwik Antonowicz na stałe z Aeroklubem Częstochowskim. Jako instruktor samolotowy szkolił młodych adeptów lotnictwa. Zyskał sobie sympatię i szacunek wielu pilotów. Wszyscy bowiem wiedzieli, że na popularnego wśród skrzydlatej młodzieży „Dziadka" zawsze mogli liczyć.

Do końca swoich dni był oddany lotnictwu bez reszty. Mając 66 lat, a więc na dwa lata przed śmiercią, jeszcze latał, a później został zawiadowcą częstochowskiego lotniska.

Przebył ogółem w powietrzu około 10 tysięcy godzin. Był rozmiłowany w lataniu jak rzadko kto. Przeszło ono w rodzinie Antonowicza na synów — Romana (pilota szybowcowego) i Włodzimierza, który jest obecnie szefem technicznym w Aeroklubie Częstochowskim.

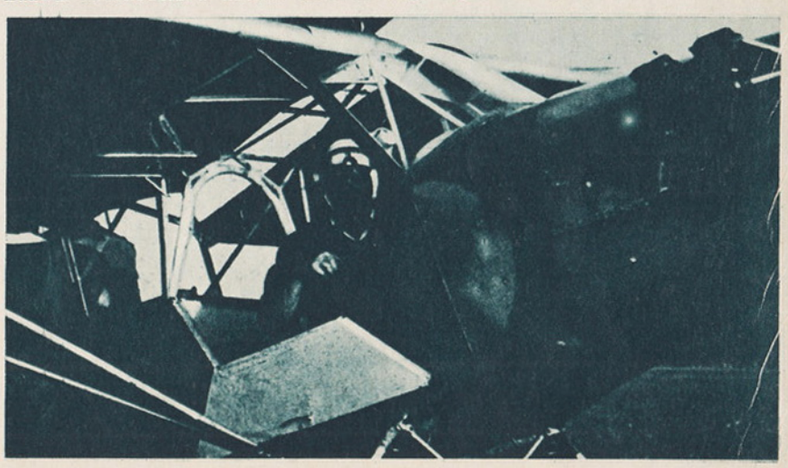
Rozmiłował ponadto w lataniu swoich 100 uczniów — dziś wytrawnych pilotów, z którymi przeżył niejedną dramatyczną chwilę w trakcie szkolenia. Kiedyś np., ryzykując własnym życiem, wylądował bezpiecznie z zaczepionym o stery skoczkiem spadochronowym.

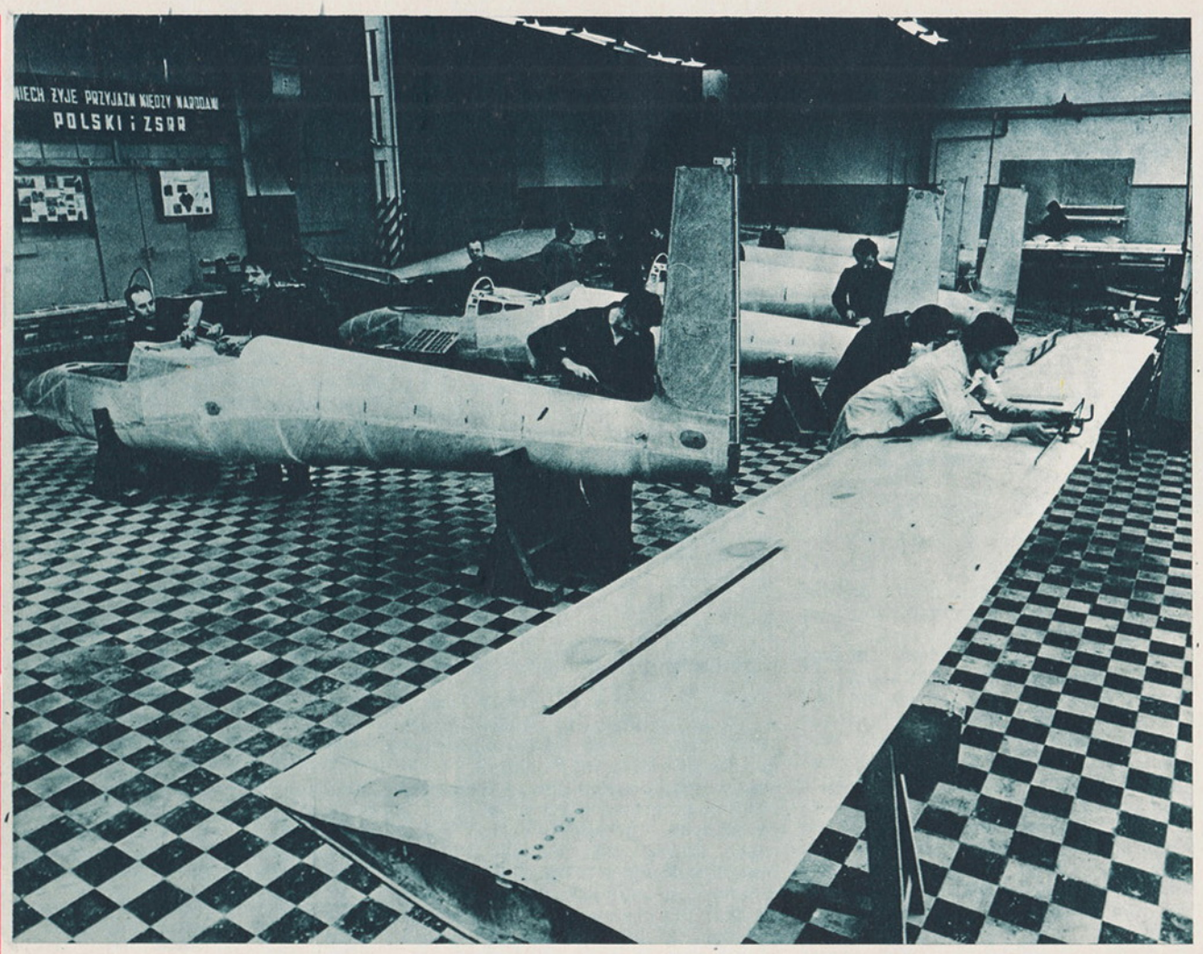
Był szczęśliwy z tego swojego latania, cieszył się, że może poszczycić się wieloma swymi następcami, że życie miało tylko wtedy sens — kiedy latał, trzymając stery w swych rękach.

Latał na ponad 20 typach samolotów. Odznaczony został m. in. Krzyżem Walecznych, Krzyżem Partyzanckim, Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi, 4 polskimi i 4 radzieckimi medalami za udział w II wojnie światowej. Zmarł 25 lipca 1973 r.

W. MAJAK

Ludwik Antonowicz w kabinie aeroklubowego Pipera na lotnisku w Rudnikach.





Kiedy stoją rzędem w dużej, jasnej hali montażu ostatecznego, jeszcze nie złożone, nie pomalowane, wyglądają niczym olbrzymie kokony. Laminatowe, jakby utkane z przędzy dzioby szybowców przypominają nieruchome powłoki paczwarek jedwabników.

Do pracy wciągnięto zdolnych, energicznych ludzi.
Zdjęcie: CAF — Jaśkiewicz

ZA DOLARY, RUBLE I PESETY

Teraz robotnicy krzątają się przy nich szybko i sprawnie, ale już bez zbytniej nerwowości, jak to było na początku. Wyprodukowali 150 sztuk, robota sprawia coraz mniej niespodzianek, dotarła się współpraca z poszczególnymi działami wytwórni.

WSK przejęła produkcję „Piratów" z Bielska-Białej, aby wykorzystać rezerwy, jakie wtedy miała w parku maszynowym, powierzchni i ludziach. Szybko przyszły zamówienia eksportowe, produkcja okazała się nader opłacalna.

Przygotowania rozpoczęto w marcu ubiegłego roku, z kapitałem w postaci zapału garstki zapaleńców. Cała reszta leżała w zamiarach — nadzwyczaj szybko realizowanych. Kiedy między Świdnikiem i Bielskiem kursował umyślny samolot dostarczający kooperacyjne części i ludzi szkolonych przez konstruktorów „Pirata", w WSK tymczasem przygotowano halę produkcyjną, oprzyrządowanie, miejsce do lakierowania dużych skrzydeł, szukano dostawców tarcicy, szkolono pilotów doświadczalnych, słowem — robiono wszystko, żeby jak najszybciej zrealizować powzięte postanowienie. Pierwszy szybowiec wyprodukowany w Świdniku zaczął latać po pięciu miesiącach — w lipcu 1973 roku. W rok później wyholowano z hangaru setny egzemplarz. Sprzedano go jednemu z wielu odbiorców — Aeroklubowi PRL. Teraz 150 „Pirat" wyleciał właśnie do Hiszpanii.

Opanowanie produkcji to sukces nie tylko techniczny, ale i ekonomiczny. Drewniane „Piraty" (laminat, szkło organiczne i metal zaledwie dopełniają konstrukcji) mają wielu zagranicznych nabywców. Przeszło 80% bierze zagranica. Latają w barwach Austrii, Hiszpanii, KRL-D, Norwegii, Nowej Zelandii, NRD, Szwajcarii, Szwecji, Stanów Zjednoczonych AP, Węgier, Wielkiej Brytanii ZSRR. Jak dotąd nikt nie ma do nich najmniejszych zastrzeżeń.

Pracownikom zatrudnionym przy szybowcach miejsce przeznaczenia „Piratów" nie różnicuje roboty. Każdy szybowiec, czy to dla kraju czy dla zagranicy, musi być identycznie doskonały. Nie można nim przyhamować przed zakrętem i popatrzeć, w którym skrzydle i co strzyka między żebrami. Dlatego do pracy wyciągnięto wszystkich zdolnych, energicznych ludzi. Dano tu zajęcie i statysfakcję z wykonywanej pracy przedwojennym lotniczym fachowcom, którzy pamiętają Lubelską Wytwórnię Samolotów, pozwolono w brygadach dobierać się wedle własnych gustów.

Właśnie powstały trzy pierwsze brygady pracy socjalistycznej, utworzone przez stolarzy **Zenona Grzegorczyka, Wacława Króla i Stanisława Krawczyka.** Teraz kierownikiem mianowano byłego technologa wydziału mgra inż. **Adama Burego,** jego zastępcami: **Mieczysława Słońca i Aleksandra Lisiowskiego** — doskonałych drzewiarzy, pracujących w WSK już od 22 lat, uczestniczących w przygotowaniach do produkcji „Piratów". Wśród wielu dobrych pracowników zasługują na miano najlepszych stolarze-modelarze: **Stefan Kujawski, Kazimierz Pałka, Leon Polanowski i Jan Juszczak,** stolarz montażowy **Eugeniusz Zagraba,** ślusarz **Władysław Dembicki,** pracownica rozdzielni **Wiesława Bielik.** Po młode kardy sięgnięto do szkół zawodowych ze stolarskimi klasami. Świdnik nie może takiej klasy skompletować, bo tu zawód: stolarz jest jeszcze jednym z najmniej atrakcyjnych. Dlatego dyrekcja proponuje różne formy podnoszenia wydajności pracy, a zarobki sięgają teraz często do 5 000 zł na miesiąc.

19-letnia **Bogusia Mazurek,** urodzona w Stanisławce w powiecie zamojskim, skończyła zawodową szkołę w Szczebrzeszynie. Ze Świdnikiem zetknęła się jeszcze w szkole, kiedy kierownik Słoniec przyjechał werbować młodzież do pracy przy szybowcach. Była jedną z najlepszych uczennic (średnia ocena — dobrze, pięć z warsztatów szkolnych). Widać to od razu przy robocie — kierownik podkreśla pilność i dokładność młodej pracownicy. W dwuosobowej brygadzie razem z **Bronisławem Rajtarem** (stolarzem od 30 lat) kleją i montują elementy płóz, dźwigarków podwozi, stateczników wysokości. Wspólna praca idzie składnie, Bogusia najbardziej obawia się kontrolerów jakości, ale jak dotąd nie miała z nimi zatargów. Dobrą pracę wydziału potwierdza także Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych, który podczas ostatniego okresowego sprawdzianu nie stwierdził żadnego niedoklejenia.

Właśnie nie opodal Bronisława Rajtara pracuje brygada **Stanisława Krawczyka.** Jeden z jej członków — **Mieczysław Kaliszuk** jest stary (ma 35 lat, jak i brygadzista), dwaj pozostali — szczebrzeszynianie: **Marian Balicki i Józef Kapuśniak** to 19-latki. Składają razem prostokątne części skrzydeł mające po 200 detali.

Wśród pracowników wydziału jest wielu szybowników. Sportowe doświadczenia bardzo pomagają w pracy, a jeśli się samemu przy składaniu zajrzy w każdą szparkę — wiadomo później w powietrzu co i jak pracuje. **Jurek Kondraciuk** jest teraz studentem I roku Politechniki Warszawskiej. Zanim trafił na uczelnię — przez rok montował „Piraty", a jeszcze wcześniej latał na szybowcach. Wytrawnymi szybownikami są piloci doświadczalni: **Jerzy Dyczkowski, inż. Julian Kaleta** oraz **Tadeusz Pawlik.** Z uznaniem mówią o uniwersalności i dobrych osiągach „Piratów".

WSK w Świdniku szybko opanowała produkcję szybowców, równie szybko uniezależniła się od Bielska-Białej. Kooperacja między dwoma zakładami ustała już w grudniu ub. roku. Duża odległość Świdnika od Śląska nie sprzyjała na co dzień operatywności. Teraz tylko konstruktorzy z zespołu mgra inż. **Jerzego Śmielkiewicza,** twórcy prototypu „Pirata", pracują nad jego dalszą modernizacją. W samej WSK natomiast rozwija się postęp techniczny. Ostatnio sporo pieniędzy przeznaczono na nowe obrabiarki, maszyny drukarskie i na zakup urządzeń do mikrofilmowania dokumentacji technicznej. Wszystkie one służyć będą także „Piratowi".

ALICJA T. CHWAŁCZYK

Pierwsza polsko-zachodnioniemiecka gwiazda 12-osobowa, w której ze strony polskiej wzięli udział (w czasie Międzynarodowych Zawodów w Akrobacji Zespołowej, zorganizowanych przez Aeroklub Saarbrücken): S. Jakubowski, W. Koźmiński, E. Ligocki i W. Soleżyński.

RELATIV WE WROCŁAWIU

Od niedawna słownictwu spadochronowemu przybyła nowa nazwa: **relativ.** Przyjęła się dość szybko, ponieważ łatwa jest do zapamiętania, nietrudna do wymówienia i co najważniejsze w ogromnym skrócie myślowym obejmuje całokształt zagadnień związanych z wykonywaniem akrobacji zespołowej, tworzeniem określonych figur przez grupę skoczków w czasie spadania.

Relativ, to po polsku — akrobacja zespołowa. Pod pojęciem akrobacji zespołowej natomiast ukrywa się cały sens oraz piękno niezwykle szybkiego tworzenia przez skoczków figur w kształcie gwiazdy, płatka śniegu, gąsienicy czy też diamentu. Skoki takie oprócz wrażeń dają skaczącemu ogromną satysfakcję. Wypływają one z dość długiego spadania, przemieszczania się, a następnie mozolnego i jednocześnie niemal brawurowego tworzenia figury; na przykład — gwiazdy złożonej z dziesięciu skoczków. Kilkunastosekundowy wysiłek tworzenia i nie rozerwania jej przez co najmniej trzy sekundy musi zakończyć się sprawnym oraz bezpiecznym rozejściem się.

Nic w tym dziwnego, iż marzeniem skoczków wyczynowych jest uczestnictwo w relativie. W akrobacji zespołowej bowiem powstaje silna więź między skoczkami, gdy spadają ku ziemi z prędkością pięćdziesięciu metrów na sekundę. W powietrzu, między niebem a ziemią, następuje wzajemne poznanie się skoczków. Gesty, grymasy twarzy — znaczą wówczas więcej niż wydawane komendy. Nie wolno zmarnować żadnej sekundy. Bo każda sekunda to czas, który umożliwia utworzenie określonej figury.

Skoczkowie spadający, a z kolei przemieszczający się ku sobie w powietrzu, podobni są do ogniw rozerwanego łańcucha. Ogniwa te, jakby przyciągane magnesem do utworzonej bazy, łączą się ponownie w zamknięty, silnie zespolony łańcuch.

Czy do takiego wyczynu potrzebne jest wyłącznie dotychczasowe doświadczenie zawodnicze? Nie tylko. Oprócz niego — przede wszystkim dyscyplina sportowa oraz szybki refleks wynikający z wartości każdej sekundy, którą należy maksymalnie wykorzystać w powietrzu.

Kiedyś rozmawiając z pewnym docentem polonistyki zapytałem go nieoczekiwanie: Skacze grupa dwudziestu skoczków z samolotu, aby połączyć się za ręce... powiedzmy w gwiazdę. Jak to nazwać najlepiej po polsku, to co oni robią: tworzą, formują, budują, łączą, spawają, czy też jeszcze inaczej? Moje pytanie bardzo zaskoczyło docenta. Chwilę się zastanowił i powiedział: Wydaje mi się, że oni coś tworzą, coś formują, oni się łączą. Szkoda, odrzekłem. Dlaczego, na przykład, nie określić tej czynności budowaniem? Amerykanie, pionierzy akrobacji zespołowej, nazywają tworzenie gwiazdy po prostu jej budową. W łączeniu się w gwiazdę są przecież elementy wysiłku umysłowego i fizycznego, te elementy, które sugerują budowanie. I wtedy mój docent, znany mi zresztą od dawna i ceniony za trafne rozumowanie, ponownie zastanowił się, ale nic więcej nie powiedział na ten temat.

Na pewno, jeśli użyjemy słowa tworzenie, to będzie ono najlepiej po polsku oddawać sens łączenia się skoczków w gwiazdę. Nie mniej wiele czynności w spadochroniarstwie, szczególnie nowoczesnym, czeka nadal na swoją nazwę w języku polskim.

Przed kilku laty zastanawiano się w Polsce jak damy sobie radę z akrobacją zespołową. Kiedy dogonimy w tej dziedzinie Amerykanów, Francuzów czy innych skoczków zagranicznych? I oto w maju bieżącego roku otrzymaliśmy odpowiedź na te pytania.

Gospodarzem Międzynarodowych Zawodów w Akrobacji Zespołowej był Aeroklub Saarbrücken, który do udziału w tej imprezie zaprosił 16 reprezentacji narodowych, w tym również Aeroklub PRL. Pojechaliśmy. Byliśmy debiutantami. Mieliśmy zmierzyć się z zawodnikami o ustalonej marce za granicą, w tym z zespołami akrobatów spadochronowych, ba, podobno z pierwszorzędną drużyną Bundeswehry. Ostatecznie do udziału w zawodach zakwalifikowano 10 zespołów czteroosobowych, w tym także zespół polski. Naszych barw bronili: Sylwester Jakubowski, Władysław Koźmiński, Edward Ligocki i Wojciech Soleżyński. Stanęliśmy do zawodów i... wygraliśmy je, budząc zrozumiałe zainteresowanie, nie mówiąc już o zaskoczeniu.

W przyszłym roku, we wrześniu, zorganizowane zostaną I Spadochronowe Mistrzostwa Świata w Akrobacji Zespołowej. Z myślą o tych zawodach odbyło się we Wrocławiu spotkanie i wspólny trening skoczków powołanych do zespołu kadrowego w tej dziedzinie sportu. Wstępny obóz szkoleniowy trwał od 2 do 11 października br. i był pierwszym cyklem przygotowań naszych skoczków do mistrzostw świata w 1975 r.

Na zgrupowanie powołano 23 skoczków. Ośmiu sportowców nie mogło przyjechać. W obozie wzięło udział 15 skoczków: Władysław Koźmiński, Sylwester Jakubowski, Wojciech Soleżyński, Wiesław Lenczner, Ryszard Kopijczuk, Eugeniusz Szumiejko, Czesław Kudłek, Ryszard Olszowy, Jan Bober, Janusz Talarczyk, Wiesław Szelc, Jacek Szrek, Stanisław Sośnicki, Wiesław Grzmil i Jan Matusiak.

Program wrocławskiego zgrupowania obejmował sześć zasadniczych ćwiczeń ważnych dla akrobacji zespołowej. Oto dla przykładu ćwiczenia jakie przeprowadzano na obozie:

- opuszczanie samolotu w biegu bez ustawiania się do wyskoku, zachowując minimalne odstępy między skoczkami;
- spadanie z maksymalną prędkością oraz maksymalnym przemieszczaniem się w stosunku do ziemi;
- wykonywanie zejścia się w parze;
- schodzenie i łączenie się skoczków oraz stabilne spadanie przy zachowaniu określonego kierunku oraz rozchodzenie się;
- tworzenie bazy, dochodzenie, tworzenie gwiazdy oraz rozchodzenie się saltem.

Regulamin przyszłych mistrzostw świata przewiduje między innymi uczestniczenie w zawodach zespołów cztero- i dziesięcioosobowych. Planuje się tworzenie przez poszczególne zespoły osiem zasadniczych figur, w tym gwiazdy, ławy, diamentu, płatka śniegu, gąsienicy i tyraliery. Opuszczanie samolotu odbywać się będzie na wysokości 2200 m. Przewiduje się wykonanie przez każdy zespół 10 skoków. Regulamin, oczywiście, może się zmienić. Zatwierdzony zostanie na posiedzeniu Komisji Spadochronowej FAI z początkiem przyszłego roku i wtedy będzie obowiązujący. Nie mniej nasi skoczkowie, znając założenia regulaminowe, przystąpili już do przygotowań w tej nowoczesnej dziedzinie skoków.

Edward Ligocki — nasz czołowy trener w akrobacji zespołowej.

Do zorganizowania obozu szkoleniowego w akrobacji zespołowej walnie przyczynił się WSK „Śląsk", którego działacze włożyli sporo wysiłku oraz inicjatywy w jego przygotowanie oraz prowadzenie. W przedsięwzięciu tym uczestniczył również Aeroklub Wrocławski.

W pracach szkoleniowo-trenerskich brali udział instruktorzy Józef Dwernicki, Ryszard Kuś i Edward Ligocki, nasz znakomity skoczek wyczynowy. Najbardziej doświadczeni skoczkowie w akrobacji zespołowej (S. Jakubowski, W. Koźmiński, L. Ligocki i W. Soleżyński) występowali w roli kierowników zespołów czteroosobowych.

Jaki cel miał obóz wrocławski? Przede wszystkim zapoznanie się instruktorów z tym, co powołani na ten obóz skoczkowie umieją wykonywać. Dalej. Zapoznanie ich z ćwiczeniami wprowadzającymi do akrobacji zespołowej.

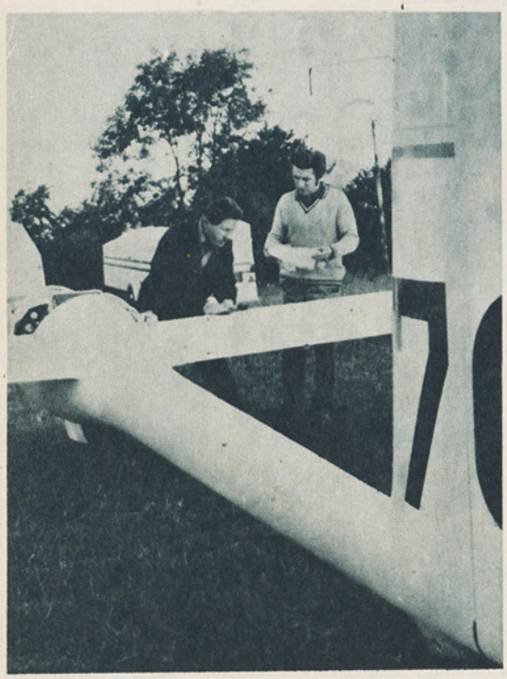
Cel obozu został osiągnięty, a nakreślony program szkoleniowy w pełni zrealizowany. Uczestnicy obozu wykonali średnio po 30—35 skoków. W czasie trwania obozu wyłoniły się dwie grupy czteroosobowe, które po dalszym treningu będą mogły pretendować do udziału w mistrzostwach świata. Są realne szanse do zorganizowania zespołu dziesięcioosobowego. Uznano ponadto, że na szkolenie i trening w akrobacji zespołowej, z uwagi na bezpieczeństwo, należy powoływać wysoko zaawansowanych skoczków, których cechuje bezwzględna dyscyplina sportowa. Następny obóz przeprowadzony zostanie latem 1975 r.

Na koniec pragnę przytoczyć osiem przykazań Ligockiego, które mogą być pomocne wielu skoczkom przystępującym do treningu w akrobacji zespołowej. Oto one:

1. nie wolno wykonywać skoku bez przyrządu samoczynnie otwierającego spadochron (KAP-3),
2. zabrania się spadania w tej samej linii pionowej,
3. zabrania się przecinanie toru dojścia drugiemu skoczkowi oraz przemieszczanie się pod skoczkiem,
4. obowiązuje pełna dyscyplina w wykonywaniu przewidzianego zadania przed skokiem,
5. przed otwarciem spadochronu — sygnalizować wymachując ręką,
6. w przypadku utraty kontaktu wzrokowego ze skoczkiem lub grupą przyjąć stabilną pozycję — spadać nie przemieszczając się,
7. po otwarciu spadochronu natychmiast chwycić za kołki sterownicze (możliwość skręcenia linek u któregoś ze skoczków,
8. nie otwierać spadochronu poniżej 500 m.

Stosując się do wspomnianych przykazań, można wykonywać akrobację zespołową całkowicie bezpiecznie. Udział instruktorski Edwarda Ligockiego w prowadzeniu zgrupowania wrocławskiego był więc ogromny.

TADEUSZ MALINOWSKI



Autor zaproszenia reprezentanta Polski na „Euroglide 74", Tadeusz Krzystek, był także opiekunem i pomocnikiem naszego pilota. Na zdjęciu widzimy go podczas porannej toalety „Jantara-1". Obok — H. Muszczyński. Zdjęcia autora

EUROGLIDE

Henryk Muszczyński
korespondencja z Wielkiej Brytanii

W br. dostąpiłem zaszczytu reprezentowania barw narodowych w Europejskich Zawodach Szybowcowych „Euroglide 74" w Wielkiej Brytanii. Imprezę rozegrano w dniach 17—26 sierpnia br., na lotnisku sportowym Nympsfield, około 30 km na północny wschód od Bristolu. Mój udział w zawodach odbył się na podstawie zaproszenia Polskiego Klubu Szybowcowego z Lasham w Anglii, który zobowiązał się zapewnić szybowiec, pomoc ekipy i utrzymanie podczas zawodów.

Po 2 godzinach 10 minutach lotu Ilem-62 „Tadeusz Kościuszko" ląduje na lotnisku w Londynie, gdzie czeka na mnie prezes Klubu Szybowcowego Stowarzyszenia Lotników Polskich w Anglii. **Tadeusz Krzystek.**

Na lotnisku w Lasham spotykam poznanego w Lesznie w 1968 r. na szybowcowych mistrzostwach świata **Józka Przewłockiego**, który przygotowuje do lotu „Cirrusa Standard", własność Polskiej Grupy Szybowcowej. Tegoż dnia poznaję również **Edką Łysakowskiego.** Obaj będą uczestniczyć w zawodach w Nympsfield, przy czym Edek na „Nimbusie 2", w mojej klasie. Na lotnisku w Lasham stoi w wozie transportowym szybowiec „Jantar 1", który dzięki uprzejmości **Johna Strugnella** zostanie mi udostępniony na zawody.

Dzień 16 sierpnia spędzam na lotnisku Lasham, na którym latają wyczynowcy, treningowcy, uczniowie za wyciągarką, a między tym wszystkim jeszcze motoszybowce. Teraz dopiero zorientowałem się, że cała ekipa na zawody to **Tadeusz Krzystek i ja.** Tak więc Tadek okazał się nie tylko autorem zaproszenia, ale stał się jednocześnie moim opiekunem i pomocnikiem. W miarę upływu czasu jestem coraz bardziej pełen uznania i podziwu dla tego człowieka, niestrudzonego w swoich poczynaniach, chętnego spełnić każdą prośbę czy pomóc w potrzebie. Po przybyciu do Nympsfield dowiadujemy się, że wielu pilotów, przybyłych wcześniej, odbyło loty rozpoznawcze. Szkoda, przydałby mi się mały rekonesans w rejonie lotniska.

W dniu otwarcia zawodów, 17 sierpnia, zjawił się niespodziewanie **Marek Kochanowski,** pilot Aeroklubu Gdańskiego, były członek szybowcowej kadry narodowej, oświadczając, że może być naszym pomocnikiem. Jak pomoc Marka była nieodzowna, mieliśmy się przekonać niebawem.

Montujemy „Jantara". Otwarcie zawodów zostało dokonane w namiocie odpraw (wymiary ok. 7x15 m), przez kierownika zawodów, **Mikèa Harnam** — to Polacy, zamieszkali w okolicy Nympsfield, przybyli w dzień weekendu, by nawiązać kontakt z polskim reprezentantem. Pomagali mi z pełnym poświęceniem, nie wyłączając nawet szklanki dobrej kawy na starcie.

Przyrządy mojego „Jantara" mają skalę w jednostkach angielskich. Do akcji wkracza **Marek Kochański,** który szybko przelicza jednostki i nalepia nową, prowizoryczną skalę, zrobioną z taśmy. Ponaglani przez organizatora, wyprowadzamy „Jantara" na start, gdzie budzi zrozumiałe zainteresowanie. Już sam fakt startu w zawodach w Anglii polskiego reprezentanta, do tego na polskim sprzęcie, intryguje obecnych na lotnisku.

Lotnisko znajduje się na wzniesieniu, około 150 m ponad okoliczny teren, jest długie na 700 m, szerokie na 150 m i tworzy siodło z dwoma wzniesieniami terenu na obu końcach. Tak więc starty zawsze odbywają się z góry pod górę.

Startujemy do konkurencji. Klasa otwarta — pierwsza. W powietrze wychodzę o godzinie 12.04, holowany za samolotem „Piper". (W czasie zawodów do holu używano 4 samoloty typu „Piper", 2 francuskie „Robiny" oraz od 20 sierpnia polską „Wilgę"). Jestem już w powietrzu, ale jeszcze nie myślę o czekającej mnie konkurencji, raczej ciekawie rozglądam się po ziemi, orientuję kierunki stron świata, przyglądam się okolicy lotniska, szukając charakterystycznych punktów, które mogą ułatwić doloty na niskich wysokościach. Brak lotu treningowego zmusza mnie też do przyjrzenia się pracy przyrządów szybowca.

W powietrzu robi się tłok, niektórzy odchodzą na trasę. Piękne cumulusy zaczynają się wyraźnie piętrzyć, z tendencją do rozmywania. Decyduję, że nie ma co dłużej czekać i odchodzę na trasę o 13.04, podając przez radio — seven zero gate. Odpowiedź — seven zero go, a po chwili całkiem po polsku „dobrze leć". Poznaję głos **Riki Harwood.**

Po meldowaniu nie mogę znaleźć godziwego wznoszenia, spadam niebezpiecznie nisko na 400 m, wreszcie ulga — jest trochę poszarpane 2 m/s. Podkręcam do 900 m, robię poprawkę na drugą stronę rozległej chmury, gdzie jest 3 m/s, do podstawy 1 200 m i w drogę. Cumulusów coraz mniej, raczej przechodzą w pojedyncze congestusy, z których wiszą długie wąsy deszczu. Mniej więcej w połowie trasy dochodzę do takiego congestusa z opadem. Z jego boku centruję 3 m/s, włączam zakrętomierz i wchodzę w niego. Wznoszenie rośnie do 10 m/s i zaczęło się. Trudności powstały przy próbie wyjścia z chmury. Źle zabudowana busola na tablicy przyrządów — praktycznie stoi w miejscu. Do tego doszło jeszcze silne oblodzenie, które blokuje stery. Wykonuję krótkie, gwałtowne ruchy drążkiem, ażeby zapobiec całkowitemu zablokowaniu sterów. Wreszcie, z niekłamaną ulgą, wychodzę z niegościnnej turbulentnej chmury na wysokości 3 300 m, dokładnie na kurs.

Wszystko na nic, silne oblodzenie robi swoje, szybowiec idzie do ziemi jak przysłowiowy kamień, opadanie 5—6 m/s. Poprzez oszronioną kabinę wytężam wzrok w kierunku trasy, gdzie jakby inna pogoda. Zupełny brak congestusów, tylko z przodu, w odległości około 35 km, pojedyncze cumulusy. Dochodzę do nich i stwierdzam, że mają podstawę 800 m i wznoszenia słabe, do 1 m/s. Trudno, biorę to co „dają" — lepszy 1 m/s niż nic. Lotem raczej żebraczym osiągam dogodny punkt zwrotny (Shrewsbury), zakończenie lewej skrajnej trasy.

Powrotna droga na długości około 50 km w słabych wznoszeniach 0,5—1 m/s. Na wysokości dwóch charakterystycznych wzniesień terenowych (ok. 600 m wysokości) rząd congestusów, za nimi właściwie bezchmurnie. Gdzieś tam, w odległości ok. 50 km, pojedyncze Cu, ale jak do nich dolecieć z wysokości 1 200 m? Sprawa beznadziejna, tym bardziej, że nie mogę się „wkręcić" w żaden z congestusów. Widzę jak kilku zrezygnowanych szybowników spod podstawy idzie w obszar wytłumionej termiki — na stracenie, na nieuchronne lądowanie w terenie. W pierwszym momencie, zasugerowany, i ja tak postępuję, ale po chwili decyduję się wrócić pod congestusy. Wprawdzie wiatr odnosi od celu, ale może coś się zrobi, gdyż słońce jeszcze dobrze grzeje. Kręcę około 15 minut w 0,5 m/s. Jednak opłaciło się czekanie, gdyż kiedy zmuszony byłem odejść z kończącego się wznoszenia, na trasie wyskoczyły pojedyncze, niskie Cu. Dochodzę do nich na wysokości 400 m. Wyglądają świeżo i ładnie, ale wznoszenia pod nimi są słabe, do 1 m/s. Metę przecinam o 16.50 z odczuciem, że jest raczej słabo. Okazało się, że innym też było nielekko, gdyż uzyskuję czwarty czas dnia.

WYNIKI I KONKURENCJI: 1. White — 69,1 km/h; 2. Goldsborough — 68,0 km/h; 3. Greawes — 67,5 km/h; 4. MUSZCZYŃSKI — 67,4 km/h; 5. Delafield — 66,0 km/h.

18 sierpnia. Na niebie gruba warstwa stratusa, która jednak w miarę upływu czasu odsuwa się w kierunku wschodnim. Organizator ogłasza **II konkurencję — trójkąt 201 km.** Pierwsza startuje klasa standard, a ostatni jej przedstawiciele wychodzą w powietrze w deszczu. Silna operacja słońca robi swoje, cumulusy piętrzą się i niezwłocznie ropadają, dając przy tym opad deszczu. Klasa otwarta czeka na poprawę pogody. Robi się stosunkowo późno, a nad lotniskiem stoją jak zaklęte rozmyte chmury. W odległości około 20 km w kierunku północnym stoi rząd pięknych, średnio wypiętrzonych cumulusów. Wyraźnie widać, że nad lotniskiem nikt nie wykręci wysokości do meldowania i zarazem na dojście do widocznych Cu — zá daleko. Pada decyzja organizatora — hol na 1 000 m na sąsiednie lotnisko, bliżej widocznych chmur. Czas liczy się od momentu startu, co budzi moje zastrzeżenia ze względu na różne typy holujących samolotów.

Start 14.09, po odczepieniu krótki lot pod wypiętrzone cumulusy i od razu wznoszenie 2,5 m/s. Wchodzę w chmurę, wykręcam 5 700 stóp, tj. około 1 850 m (oblodzenie na wysokości 6 000 stóp) i wychodzę na trasę. Tym razem bez oblodzenia i bez problemu „busola", gdyż po smutnym doświadczeniu z I konkurencji poprawiamy zamocowanie busoli na tablicy przyrządów. Na trasie warunki słabe, tylko pojedyncze rzadkie cumulusy. W okolicy pierwszego punktu zwrotnego wyraźna poprawa warunków, ze zdecydowanie piętrzącymi się cumulusami.

Robię zdjęcie punktu zwrotnego i zaraz decyduję się na wejście w chmurę, w której kręcę do wysokości 1 900 m (ze względu na oblodzenie). W okolicy miasta Worcester schodzę na

lewo od trasy, pod pojedynczy wypiętrzony cumulus. Za późno, już z niego pada deszcz, a do tego jeden szybowiec z klasy standard uniemożliwił na czas wejście w niego. Odczekuję 3 minuty, ale w tym czasie wznoszenie spada i nic z wejścia w chmurę. Na razie znów słabo, bezchmurnie, muszę czekać około 15 minut. Bardzo nisko dochodzę nad II punkt zwrotny, gdzie pojawiły się nowe cumulusy. Wykręcam we wznoszeniu 2 m/s podstawę 1 200 m i do mety dolatuję pod szlakiem, praktycznie po prostej, o godz. 17.16. Ładna i ciekawa konkurencja, z bardzo zróżnicowanymi warunkami termicznymi. Uzyskuję 7 czas dnia i niestety znaczną stratę 219 punktów.

WYNIKI II KONKURENCJI: 1. Goldsborough — 84,7 km/h; 2. Delafield — 78,9 km/h; 3. Pozerskis — 76,2 km/h; 7. MUSZCZYŃSKI — 67,6 km/h.

Dzień kończy się proszoną kolacją u inż. **Karola Kwiatkowskiego,** który cały dzień pomagał ochoczo ekipie, jakby był jej członkiem. Pracy przy szybowcu było coraz więcej.

19 sierpnia, około 10.30, ustępuje mgła, odsłaniając błękit nieba. Niezwłocznie pokazują się pierwsze cumulusy. Meteorolog zapowiada lepszą pogodę w stosunku do ubiegłych dwóch dni. Cumulusy mają być o mniejszym wypiętrzeniu, bez tendencji do przechodzenia w congestusy. Ogłoszono **III konkurencję — trójkąt 261 km.** Około 12.30 następuje wyraźna poprawa warunków termicznych. Dla klasy otwartej start otworzono o 14.00. W drugim meldowaniu o 14.41 odchodzę na trasę. Wznoszenia do 2 m/s, przy podstawie 850 m. Po przeleceniu połowy pierwszego boku wznoszenia wzrastają do 3 m/s, a podstawa podnosi się do 1 100 m. Na drugim boku — dłuższe przeskoki do rzadszych, ale za to bardziej wypiętrzonych chmur. Układ chmur zmusza mnie do schodzenia z trasy. Mimo to wyczuwam, że lecę dobrze.

Przed drugim punktem zwrotnym dochodzę całą grupę konkurentów, którzy odeszli przede mną. Dochodzi mnie jednak **Jones** na „Nimbusie-2", który odszedł po mnie 6 minut. **Jones,** jako przedstawiciel zakładu produkującego „Nimbusy", ma go odpowiednio przygotowanego, między innymi balast wody 150 litrów. Po meldowaniu na II punkcie robię błąd, gdyż zmieniam w ostatniej chwili pierwotnie podjętą decyzję i zamiast iść pod wiatr na prawą stronę trasy, odchodzę w lewo. Ładnie wyglądające chmury rozpadają się, brakuje dogodnych połączeń, a do tego na dolocie zabrakło 150 m wysokości. Muszę z konieczności podkręcić w słabym wznoszeniu brakującą wysokość dolotową.

WYNIKI III KONKURENCJI: 1. Jones — 99,3 km/h; 2. Greawes — 94,0 km/h; 3. Goldsborough — 93,0 km/h; 4. MUSZCZYŃSKI — 92,00 km/h; 5. Łysakowski — 91,8 km/h.

Wieczór jest chłodny, zapowiada się dobry następny dzień. Na lotnisko przyleciała „Wilga", zupełnie nowa, budząca żywe zainteresowanie. Na prośbę **Johna Strugnella** mam wykonać loty pokazowe w dniu następnym.

20 sierpnia ogłoszono **IV konkurencję — trójkąt 211 km.** Jest 12.30, na niebie regularne cumulusy. Podstawa chmur 1 300 m, wznoszenia 1,5—2 m/s. Odchodzę na trasę o godz. 14.10. Początkowo wznoszenia rzadkie, do 2 m/s. W połowie pierwszego boku podstawa podnosi się do 1 600 m, a wznoszenia wzrastają do 3—4 m/s. To nasuwa mi podejrzenie, że jednak w rejonie lotniska Nympsfield są przeciętnie słabsze warunki, aniżeli w głębi Anglii. W połowie II boku dochodzę kilku pilotów z czołówki. W zapale walki, troszeczkę rozpieszczony tak dobrymi wznoszeniami, schodzę w połowie trasy niebezpiecznie nisko, na 400 metrów. Całe szczęście, że napotykam wznoszenie i to jakie, 8—10 m/s. Oczywiście do mety wznoszeń poniżej 4 m/s nie było sensu wykorzystywać. W konkurencji tej zająłem 2 miejsce, za **Jonesem** na „Nimbusie". Jak się później okazało, były to najlepsze warunki termiczne zawodów. Organizator jednak zbyt ostrożnie, nie dowierzając najwidoczniej, że w Anglii mogą wystąpić tak dobre warunki, wyznaczył za krótką trasę. Większość zawodników uważała, że trójkąt 500 km byłby optymalną trasą dnia.

WYNIKI IV KONKURENCJI: 1. Jones — 108,9 km/h; 2. MUSZCZYŃSKI — 104,9 km/h; 3. Delafield — 103,0 km/h; 4. Tanner — 101,4 km/h; 5. White — 101,1 km/h.

W konkurencji tej uwypukliła się słaba strona regulaminu zawodów. Spodziewałem, się, że przy tak wysokich prędkościach na krótkiej trasie, minuty będą bardzo „drogie". Jednak nie, gdyż w regulaminie rozrzut punktów był uzależniony od czasu najlepszego i najgorszego. Im ta różnica czasu była większa, tym rozrzut punktów był proporcjonalnie większy. Tak więc w dobrych warunkach, kiedy różnica czasu była nieduża, różnice punktów były małe. Natomiast w konkurencjach szczęściarskich — różnice punktów duże i w takich należało upatrywać odrobienia ewentualnych strat punktowych. Moje straty po czterech konkurencjach były niewielkie i z piątego miejsca miałem 176 punktów do prowadzącego **Jonesa.**

Wieczorem dosiadam „Wilgi" i w sposób umiarkowany demonstruję jej walory lotne. Improwizacja małego pokazu musiała wypaść zadowalająco, gdyż **John Strugnell** wita mnie z promienną twarzą.

21 sierpnia ogłoszono **V konkurencję — lot po czworoboku 283 km.** Wyczekuję nad lotniskiem,

Na starcie europejskich Zawodów Szybowcowych „Euroglide 74" w Nimpsfield w Wielkiej Brytanii. Na pierwszym planie — „Jantar-1", na którym startował Henryk Muszczyński. Zdjęcia autora

gdyż z obserwacji rozwój warunków jest taki jak w dniu poprzednim .W pewnym momencie nad lotniskiem chmury zanikają — pora niezwłocznie iść na trasę. Odchodzę z całą grupą szybowców i z pilotami z czoła tabeli. Na początkowych kilometrach trasy zwiększa się zamglenie, widoczność bardzo słaba, wznoszenia średnio 0,5 m/s, przy podstawie 850 m. Takim rozwojem warunków jestem zaskoczony, lecę sam bardzo ostrożnie, może nawet za bardzo ostrożnie. W okolicy pierwszego punktu zwrotnego poprawa widzialności i wznoszeń do około 2 m/s. Teraz idzie całkiem dobrze, ale robi się późno i wznoszenia znów maleją. Ostatnie wznoszenie 1 m/s zostawiam nad Wantage, lecę pod słońce, pod wzmagający się wiatr i coraz silniejsze zamglenia. Żadnych wznoszeń — to bryza tłumi całkowicie termikę. Walczę na małej wysokości, wiatr odnosi mnie od celu. Ostatecznie ląduję o 17,53 w odległości 17 km od mety. Cały błąd polegał na tym, że należało nad III punktem w ostatnim wznoszeniu wejść w chmurę i dokręcić około 500 m, jak to uczynili ci, co osiągnęli metę. Nieznajomość warunków w tej części Anglii zemściła się, w efekcie ponoszę poważną stratę punktową. Mogę się tylko pocieszyć, że dotychczasowy lider **Jones** również nie osiągnął mety.

WYNIKI V KONKURENCJI: 1. Greawes — 84,3 km/h; 2. Gloosop — 83,0 km/h; 3. Goldsborough — 82,9 km/h. Po pięciu konkurencjach na prowadzenie wyszedł całkowicie Goldsborough, przed Greawesem i Delafieldem.

22 sierpnia od rana cumulusy, które układają się w szlaki. Wieje południowo-zachodni wiatr z prędkością 25 km/h. Ogłoszono **VI konkurencję — trójkąt 279 km.** Klasa standard ma krótszą trasę. Startujemy o 11.45. Podstawa chmur 850 m, wznoszenia do 1 m/s. Następuje raptowna zmiana pogody, zwiększa się pokrycie, Cu rozlewają się. Zawodnicy odchodzą niezwłocznie na trasę. Czas najwyższy odejść, lecz nie mam wysokości do meldowania. Tracę około 15 minut, zanim udaje mi się zameldować na przyzwoitej wysokości. Na trasie pierwszego boku robi się jednolite pokrycie warstwowe stratocumulusem. Wznoszenia bardzo słabe, do 1 m/s. Nawet nie muszę się specjalnie wysilać na analizę przelotu, ażeby samokrytycznie stwierdzić, że przelot idzie słabo. Już wiem, że 15-minutowe opóźnienie w odejściu na trasę było decydujące. W połowie drugiego boku — przede mną słup dymu palonego ścierniska, w który wchodzę na wysokości 400 m. Wznoszenie turbulentne 4—6 m/s z gryzącym zapachem. Zmuszony jestem niezwłocznie włączyć zakrętomierz i sztuczny horyzont, gdyż w dymie jak w chmurze, nie widać horyzontu. W tak luksusowym wznoszeniu uzyskuję wysokość 2 000 m. Jestem około 400 m ponad jednolitą warstwą chmur. W rejonie II punktu poprawa warunków, w dużych „oknach" stratocumulusa powstają cumulusy ze wznoszeniami 2—3 m/s. Nic też dziwnego, że w przyspieszonym tempie wracam na metę. Nokautujący czas uzyskał **Jones** na „Nimbusie".

WYNIKI VI KONKURENCJI: 1. Jones — 89,13 km/h; 2. Grimmer (RFN) — 76,8 km/h; 3. Tanner — 73,8 km/h; 13. MUSZCZYŃSKI — 62,2 km/h.

24 sierpnia. Wieje silny wiatr, około 40 km/h, z kierunku południowo-wschodniego. Zadaniem dnia jest **przelot docelowy do Dunstable, po trasie łamanej poprzez wybrany dowolnie jeden z dwóch punktów zwrotnych.** Startujemy o 12.30. Na niebie coraz więcej cumulusów, układających się w szlaki. Cu tworzą się prawie na skraju lotniska. Podstawa 850 m, przy wznoszeniach do 1 m/s. Trudno utrzymać się nad lotniskiem przy tak silnym wietrze. Rozwój warunków podpowiada, ażeby jeszcze nie spieszyć się z odejściem. Większość zawodników odchodzi jednak na trasę. Poddenerwowany niepowodzeniem w dwóch poprzednich konkurencjach z powodu niezamierzonego, zbyt późnego odejścia, odmeldowuję się na taśmie startu lotnego. Przyjemnie pokonuje się kilometry trasy z tylnym, silnym wiatrem. Żeby jeszcze do tego były odpowiednie silne wznoszenia. Cumulusy coraz bardziej zdecydowane, o ciemnych podstawach, lecz wznoszenia tylko do 1,5 m/s i to porwane. Spotykam 3 m/s, ale na dolocie, wtedy kiedy praktycznie mam dostateczną wysokość dolotową — szkoda, że nie wcześniej.

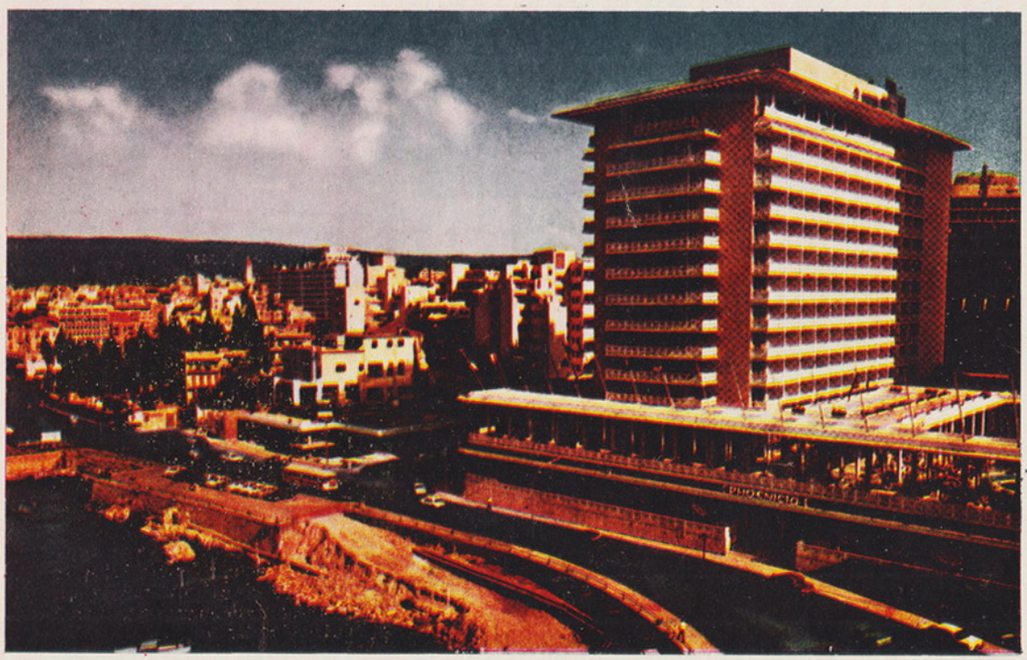
WYNIKI VII KONKURENCJI: 1. Tanner — 118,0 km/h; 2. Delafield — 113,7 km/h; 3. MUSZCZYŃSKI — 108,7 km/h; 4. Goldsborough — 106,9 km/h; 5. Greawes — 100,9 km/h.

OSTATECZNE WYNIKI ZAWODÓW: klasa otwarta — 1. Goldsborough — 6 358 pkt.; 2. Delafield — 6 341 pkt.; 3. Jones — 6 124 pkt.; 4. Greawes — 6 094 pkt.; 5. Gloosop — 5 695 pkt.; 6. MUSZCZYŃSKI — 5 644 pkt.; 7. White — 5 414 pkt.; 8. Pozerskis — 5 363 pkt.; 9. Łysakowski — 5 362 pkt.; 10. Tanner — 5 110 pkt.

W klasie standard zwyciężył **Fitchett,** który był klasą dla siebie i wygrał 6 na 8 rozegranych konkurencji. Nad drugim zawodnikiem uzyskał przewagę 1 028 punktów.

Co można powiedzieć o zawodach? Były ciekawe z racji rozegrania ich w urozmaiconym terenie, przy względnie dobrej pogodzie lotnej, w atmosferze raczej nieurzędowej. Całe zawody to właściwie coś w rodzaju wesołego pikniku. Taki rodzinny zjazd pilotów, którzy umówili się, że „powalczą". Sposób prowadzenia odpraw pilotów był swobodny, na wesoło, ale z dyscypliną. Każdej odprawie towarzyszyły salwy śmiechu, wywoływane przez **M .Harpera,** czy zawodników, zwycięzców poszczególnych konkurencji, składających w sposób dowcipny sprawozdania ze zwycięskiego przelotu. W powietrzu wyczuwało się atmosferę wielkich zawodów, zapał i wolę walki z „zębem". Muszę przyznać, że czołówka angielska latała zadziwiająco dobrze, można powiedzieć, że koncertowo. Z pewnością nie bez wpływu była znajomość własnego „boiska" oraz rozeznanie miejscowych warunków termicznych. Regulamin zawodów, to raczej słaba strona imprezy. Nie ma sensu przeprowadzania jego analizy, ale sztuki technicznego latania to on nie nagradzał właściwą ilością punktów. Trasy konkurencji dobrane optymalnie, z wyjątkiem czwartej, która była za krótka. Kontrola punktów fotograficzna. Każdy z pilotów otrzymał coś w rodzaju katalogu ponumerowanych punktów, w którym na odbitkach z mapy 1:25 000 zaznaczone były poszczególne punkty do fotografowania. Organizatorowi wystarczało więc tylko podać numery punktów zwrotnych dla kolejnych konkurencji. Uniknięto w ten sposób kłopotliwego tłumaczenia każdemu z osobna gdzie, jak i co należy fotografować. Charakterystyczny dla zawodów był indywidualny sposób latania, bez oglądania się na poczynania czy decyzje konkurentów. Nic też dziwnego, że na trasie nie widziało się tak dobrze znanych z mistrzostw Polski „winogron" szybowców.

Na zakończenie pragnę serdecznie podziękować pilotom z Lasham, którzy zapewnili mi opiekę podczas zawodów, zwłaszcza **Tadkowi Krzystkowi, Józkowi Przewłockiemu, Edkowi Łysakowskiemu** oraz nie planowanemu pomocnikowi z Polski, **Markowi Kochanowskiemu.** Mam nadzieję, że władze naszego lotnictwa sportowego zrobią wszystko, ażeby zrewanżować się w sposób równoważny polskim szybownikom z Lasham, za udział polskiego reprezentanta w zawodach „Euroglide 74".



aby lot był bezpieczny

KORESPONDENCJA Z LIBANU

Tegoroczny 22 Międzynarodowy Kongres Medycyny Lotniczej i Kosmicznej obradował w stolicy Libanu — Bejrucie. Został on zorganizowany przez Międzynarodową Akademię Medycyny Lotniczej i Kosmicznej, przy współudziale cywilnych linii lotniczych.

Wzięło w nim udział ponad 350 przedstawicieli medycyny lotniczej z całego świata, w tej liczbie również delegacje naukowców z Afryki i Azji — krajów, w których zainteresowanie wymienioną problematyką występuje od niedawna. Wpłynęło to w pewnym stopniu na charakter Kongresu. — przewagę nad pracami doświadczalnymi miały prace praktyczne, dotyczące głównie ochrony zdrowia personelu latającego.

Polską medycynę lotniczą reprezentował komendant Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej płk prof. dr hab. med. Stanisław BARAŃSKI, płk dr med. Kazimierz BOKUN, a z ramienia CZLC doc. dr hab. med. Stanisław HADUCH.

Tematyka obrad obejmowała różnorodne zagadnienia, m. in. z fizjologii i psychologii lotniczej, wybrane zagadnienia kliniczne w medycynie lotniczej, problemy medyczne wypadków lotniczych, zagadnienia organizacji lotnictwa sanitarnego i ochrony zdrowia pasażerów samolotów komunikacyjnych (głównie cywilnych linii lotniczych), najnowsze dane dotyczące badań kosmicznych itp. Obrady toczyły się w sesji plenarnej i 12 sekcjach specjalistycznych. Program Kongresu przewidywał ponadto 4 posiedzenia okrągłego stołu i dyskusję poświęconą ocenie prezentowanych filmów naukowych, popularnonaukowych i szkoleniowych z dziedziny zabezpieczenia lotniczo-lekarskiego i problematyki lotniczej, takich np. jak organizacja akcji ratowniczej w przypadku przymusowego lądowania statku powietrznego na lądzie czy na morzu, organizacja pomocy na pokładzie samolotu w przypadku nagłej choroby pasażera w czasie lotu itp.

Uroczystości inauguracyjne obejmowały m. in. referaty programowe, naświetlające podstawowe procesy rozwoju medycyny lotniczej i kosmicznej. Wśród nich też „O humaniźmie w przestrzeni kosmicznej" oraz „Doświadczenia i wyniki badań klinicznych przeprowadzonych u załóg przed i po zakończeniu lotu Skylab".

Referaty te wniosły szereg nowych danych, dotyczących wpływu długotrwałego oddziaływania na człowieka trudnych warunków lotu kosmicznego. Delegacja polska przedstawiła m. in. wyniki dotychczasowych badań na temat wpływu długotrwałego ograniczenia aktywności ruchowej (hipokinezji) na organizm.

Badania dowodzą, że długotrwałe ograniczenia ruchowe powodują występowanie w organiźmie niekorzystnych zmian i zastosowanie intensywnego treningu jak przy krótkotrwałej hipokinezji pogłębiać tylko można niektóre zmiany mięśniowe. Udowodniono ponadto, że zmiany w mięśniu sercowym są stosunkowo minimalne. Problem ten był szeroko omawiany na Sympozjum i posiada duże praktyczne znaczenie nie tylko dla medycyny lotniczej i kosmicznej ale również dla medycyny klinicznej oraz rehabilitacji chorych po uprzednim, długotrwałym unieruchomieniu.

Interesujące dane zawierały wystąpienia delegacji francuskiej na temat przyczyn wykruszalności chorobowej w zawodzie pilota, oparte na 10-letnich badaniach i obserwacji pilotów jednej z cywilnych linii lotniczych. Wynika z nich, że najczęstszymi przyczynami były schorzenia sercowo-naczyniowe z wyraźnie zaznaczoną progresją w przedziałach wieku 46—50 i 51—55 rok życia, neuropsychologiczne oraz schorzenia mięśniowo-stawowe ze znacznym procentem zmian pourazowych.

Zdaniem autorów wieloletnie badania statystyczne nie wykazały istotnego zwiększenia przypadków choroby wieńcowej wśród personelu latającego, w porównaniu z przedstawicielami innych zawodów stwarzających różne napięcia stressowe.

Podobne zagadnienie poruszono w referacie „O przyczynach czasowej i trwałej niezdolności do służby w powietrzu pilotów meksykańskich linii lotniczych". Z przedstawionych tam danych wynika, że czasową niezdolność do pełnienia służby w powietrzu powodowały najczęściej choroby dróg oddechowych, a następnie zaburzenia pokarmowe, urazy i inne. Przyczynami trwałej niezdolności były w pierwszej kolejności schorzenia sercowo-naczyniowe i dalej psycho-neurologiczne, przewodu pokarmowego, narządu wzroku i inne.

Prawie analogiczne zestawienie statystyczne przedstawiła delegacja greckich linii lotniczych. Czynnikami sprzyjającymi występowaniu wymienionych chorób były ogólnie rzecz biorąc czynniki psychoemocjonalne, nieprzestrzeganie racjonalnego żywienia (otyłość), upadek kultury fizycznej, czynniki toksyczne jak nikotyna, alkohol, częste zmiany stref czasu, brak zdefiniowanego stereotypu praca — wypoczynek itp.

Interesujące doniesienia przedstawiły delegacje naukowców Związku Radzieckiego i USA, m. in. na temat prowadzonych badań kosmicznych. Odnosi się wrażenie, że w chwili obecnej nadal istnieją dwa zasadnicze kierunki badań. Pierwszy to długotrwałe loty do innych planet oraz stworzenie stacji kosmicznych. Z problemem tym wiąże się zabezpieczenie człowieka przed działaniem nieważkości, szczególnie w okresie readaptacji po powrocie na ziemię oraz zabezpieczenie w tlen i żywność, jak również ochrona przed szkodliwym działaniem promieniowania kosmicznego. Drugi to loty do planet bliskich i zabezpieczenie człowieka przed szkodliwymi czynnikami lotu w stosunkowo niedługich okresach czasu.

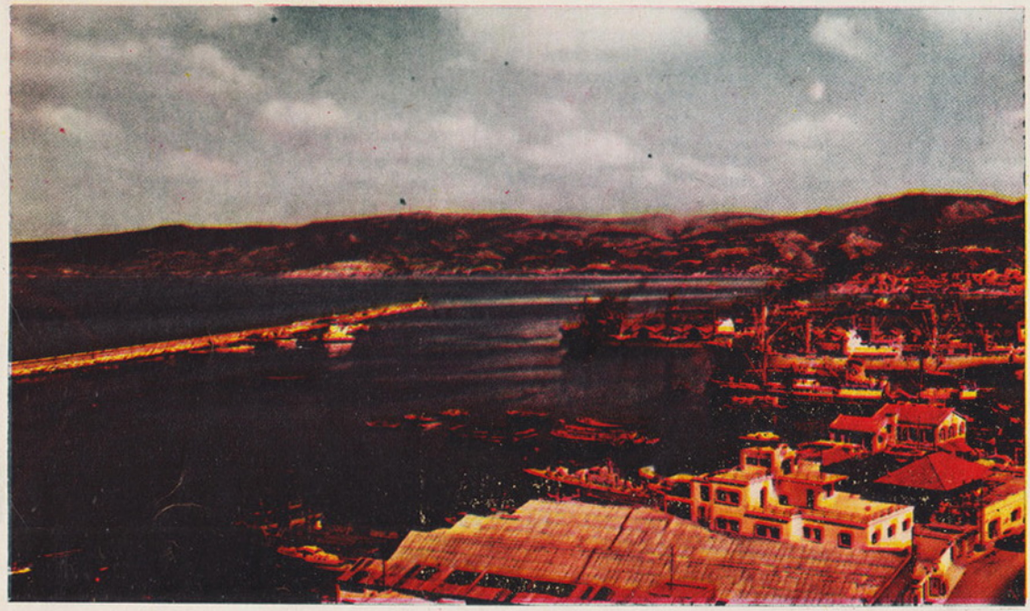
Naukowcy radzieccy przedstawili ponadto wyniki badań z zakresu żywienia, flory bakteryjnej i adaptacji organizmu w czasie lotów kosmicznych. Mówiono też o przygotowywaniach do wspólnych radziecko-amerykańskich wypraw kosmicznych w 1975 r., kiedy to statki kosmiczne „Sojuz" i „Apollo" mają stworzyć wspólną radziecko-amerykańską stację orbitalną.

Wśród problemów technicznych przewijały się problemy wykorzystywania techniki obliczeniowej do celów diagnostyki lekarskiej, zagadnienia zabezpieczenia personelu przed działaniem pola elektromagnetycznego wysokiej częstotliwości, a w dziedzinie profilaktyki zapobieganie chorobie wieńcowej, nadciśnieniowej — przeciwdziałanie czynnikom powodującym wzrost schorzeń psychoneurologicznych.

Znalezienie rozwiązań nie jest sprawą łatwą. Pracują nad tym zespoły naukowców w różnych krajach. W tej liczbie specjaliści medycyny lotniczej, a podejmowana przez nich problematyka ma kolosalne znaczenie dla bezpieczeństwa lotów.

Dr med. MIECZYSŁAW CHORMAŃSKI

Na zdjęciach: Fragmenty miasta i portu morskiego Bejrutu.



BUŁGARSKIE SPOTKANIA

Polska „Foka" na bułgarskim lotnisku.

TRADYCJE i WSPÓŁCZESNOŚĆ

Z zebranych materiałów wynika, że kolebką bułgarskiego sportu lotniczego jest lotnisko Bożuriszcze, niedaleko Sofii. Na jesieni 1925 r. wystartował z niego pierwszy szybowiec. Jednakże pierwszą bułgarską szkołę szybowcową „Rilski Oreł" założono dopiero w 1935 r. w pobliżu miasta Breznika (ok. 40 km na północny zachód od Sofii). Latano przeważnie na szybowcach niemieckich, m. in. na znanych nam „Grunau-Baby". Pierwszy dłuższy przelot wykonał też Niemiec, który w 1938 r. przeleciał 386 km z Sofii do Warny. Ówczesny Aeroklub Bułgarii zaprosił bowiem grupę szybowników niemieckich celem zademonstrowania lotów wyczynowych i zbadania warunków termicznych. Kilku z nielicznej grupy pilotów bułgarskich nawiązało także kontakty z szybownikami polskimi.

Początki spadochroniarstwa w Bułgarii związane są również z sofijskim lotniskiem Bożuriszcze. W 1923 r. pojawiła się po raz pierwszy biała czasza spadochronowa pod bułgarskim niebem. W celach reklamowych wykonał wówczas skok z wysokości 1 000 m przedstawiciel francuskiej firmy. Zdopingowało to młodych oficerów-pilotów bułgarskiego lotnictwa wojskowego. Porucznicy Stojew, Christow i inni wzięli spadochron gościa, wykonując kolejno bezpiecznie skoki z wysokości tylko 100 m. Skakali potem w następnych latach również, ale już z wysokości 600 m, trzej porucznicy: Szoroplew, Atanassow i Dymitrow, którzy przeszli przeszkolenie w Polsce w wojskowej szkole myśliwskiej.

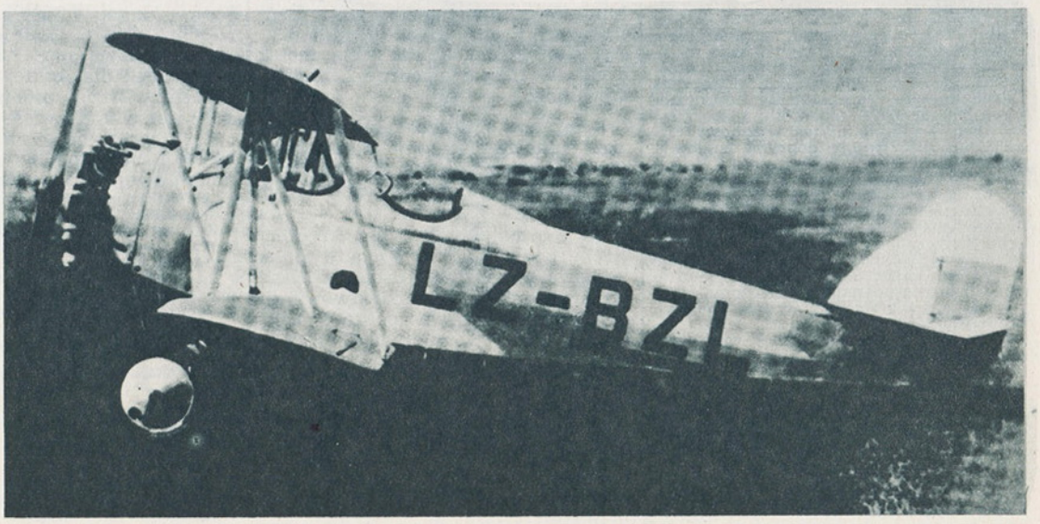
Zacofanie gospodarcze kraju przed wojną nie sprzyjało rozwojowi bułgarskiego lotnictwa sportowego. Niemniej jednak nie brakło w tym kraju ludzi, pilotów i konstruktorów, którzy podejmowali pionierskie wysiłki w rozwoju sportu lotniczego. Skonstruowano kilka typów szybowców, a także samolotów. Udaną konstrukcją był, na przykład, samolot inż. Cwietana Łazarowa DAR-6 (Łaz-1), oblatany w styczniu 1932 r.

Praktycznie lotnictwo sportowe rozwinęło się w Bułgarii dopiero po drugiej wojnie światowej, dzięki władzy ludowej, która stworzyła sportowi lotniczemu odpowiednie ramy organizacyjne i walnie przyczyniła się do upowszechnienia tej drogiej przecież dziedziny sportu. Początkowo lotnictwem sportowym kierował Narodowy Związek Sportu i Techniki (w skrócie NSST — odpowiednik naszej byłej LPŻ), organizując przede wszystkim modelarstwo i szybownictwo, a później także sport samolotowy i spadochroniarstwo.

W 1951 r. powstała w Bułgarii nowa społeczna organizacja sportów obronnych, zwana w skrócie DOSO (odpowiednik naszej LPŻ po zjednoczeniu w 1953 r. z LL i LM). Ma ona w Bułgarii poważne zasługi w rozwoju sportu lotniczego. Działając aż do lat 60-tych, potrafiła szczególnie silnie rozwinąć spadochroniarstwo, które zdobyło sobie pod koniec lat pięćdziesiątych dobrą pozycję międzynarodową.

Ale i Bułgarom nie udało się uniknąć różnych reorganizacji w lotnictwie sportowym. DOSO — jak mi mówiono — przeżyło się i przestało istnieć. Całokształt spraw w zakresie sportów obronnych, w tym i sportu lotniczego, przejął Dymitrowski Związek Młodzieży Komunistycznej, łącząc w jednej organizacji wychowywanie ideowo-polityczne młodzieży z praktycznym jej przysposabianiem w różnych sportach obronnych. Doświadczenia bułgarskie, chociaż specyficzne dla tego kraju, są niewątpliwie ciekawe. Działacze aeroklubowi, z którymi na te tematy rozmawiałem, chwalili sobie tego rodzaju organizację, przede wszystkim z tego względu, ponieważ bułgarski Komsomoł jest prężną organizacją młodzieżową, o dużej randze i wysokim autorytecie w kraju.

W Centralnym Komitecie Dymitrowskiego Związku Młodzieży Komunistycznej jest sektor przygotowania powietrznego, inaczej mówiąc — pion lotniczy, który kieruje lotnictwem sportowym. Na zewnątrz bułgarski sport lotniczy reprezentuje Centralny Aeroklub w Sofii, zrzeszający członków, nie mający jednakże bazy materialnej, tzn. po prostu własnego lotniska. Jego członkowie uprawiają sport lotniczy w szkole lotniczej w Kazanłyku lub w innych aeroklubach.



Samolot DAR-6 (Łaz-1) inż. Cwietana Łazarowa. Zdjęcie: „Awiacja i Kosmonawtika" — Sofia

Aktualnie działa w Bułgarii, oprócz **CAK** w Sofii, 13 następujących aeroklubów: **Plowdiw** (sekcje: szyb., spad. i samol.), **Kazanłyk** (pełni także funkcję szkoły szybowcowej i spadochronowej), **Stara Zagora** (sekcje: szyb., spad. i samol.), **Sliwen** (sekcje: szyb., spad. i samol.), **Burgas** (sekcje: spad. i samol.), **Warna** (sekcje: szyb., spad. i samol.), **Ruse** (sekcje: samol. i spad.), **Szumen** (sekcje: szyb. i spad.), **Górna Oriachowica** (sekcje: spad. i samol.), **Gabrowo** (sekcja spad.), **Michajłowgrad** (sekcje: spad., szyb. i samol.), **Tołbuchin** (sekcje: spad. i samol.), **Popowo** (sekcja spad.).

W aeroklubach lata się na następującym sprzęcie: samoloty — An-2 (dla skoczków), „Wilga" i „Gawron" (dla skoczków i holowania szyb.) oraz Zlin-Trener 326, 526 i Z-42 (szkolenie i trening pilotów samol.), a także 5 starych „Brigadyrów"; szybowce – „Blanik", „Bocian" „Cobra", „Foka" 4 i 5 i 1 szt. A-11 — 2 „Jantary" zamówione na 1975 r. Spadochroniarze skaczą na następujących typach: UT-15, PTCH-6 i 8, „Olimpic" oraz PD-47.

Dodać trzeba, że płace pracowników etatowych aeroklubów są atrakcyjne. Wszyscy otrzymują bezpłatnie umundurowanie: wyjściowe (czapka, granatowa marynarka i szare spodnie) oraz letnie (żółte).

Oto pokrótce tradycje i współczesność bułgarskiego lotnictwa sportowego.

JERZY R. KONIECZNY

REKORDY SZYBOWCOWE BUŁGARII

	Szybowce jednomiejscowe		Szybowce dwumiejscowe	
	mężczyźni	kobiety	mężczyźni	kobiety
Przelot otwarty (km)	518 (72)	225 (71)	304 (62)	164 (55)
Przelot docelowy (km)	386 (68)	200 (57)	304 (62)	65 (63)
Przelot docelowo-powrotny (km)	340 (69)	—	208 (64)	88 (67)
Przewyższenie (m)	8 030 (66)	4 730 (70)	5 550 (56)	4 300 (60)
Wysokość absolutna (m)	10 410 (68)	7 980 (70)	7 740 (69)	7 700 (69)
Trójkąt 100 km (km/h)	106,77 (62)	74 (73)	84,826 (63)	—
Trójkąt 300 km (km/h)	66 103 (69)	60,197 (72)	59,76 (69)	—
Trójkąt 500 km (km/h)	69 502 (69)	—	—	—

Uwaga: w nawiasach podano rok ustalenia rekordu

Instr. pil. JÓZEF KUSIBA. Zdjęcie: Bernard Koszewski

ROMANTYK

Przed zabytkowym domem dawną siedzibą wójtów i burmistrzów krośnieńskich, rośnie spory już modrzew, przeniesiony tu osobiście przez instr. pil. JÓZEFA KUSIBĘ z terenu byłej Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej. W jego prywatnym domu-muzeum, obok starych nart, eksponowane są części szybowców i i samolotów oraz inne liczne pamiątki i dokumenty z historii lotnictwa. Wkrótce będzie tu można oglądać cały szybowiec „Jaskółka".

Przestronny drewniany dom widział niejedno. W czasie okupacji był ostoją polskich lotników. Mieścił się w nim nawet mały szpital partyzancki. Stąd pobierano broń na akcje, tu przechowywano leki i cenne pamiątki historyczne. Tu także w latach 1939—1944, młodzież uczyła się modelarstwa lotniczego

W domu Józefa Kusiby bywali wszyscy przedniejsi lotnicy polscy. Jak dawniej, tak i teraz mogą oni liczyć na serdeczną gościnę. Przy znakomitej kawie i oryginalnych przekąskach, będących specjalnością gospodarza, nie kończą się rozmowy o... lataniu. Przekonałem się o tym osobiście, kiedy z powietrznym zwiadem „Skrzydlatej" wylądowałem w Krośnie.

Józef Kusiba. Postać niezwykle barwna. Od wielu lat instruktor lotniczy Aeroklubu Podkarpackiego, którego był pierwszym po wojnie organizatorem i kierownikiem. Równie dobrze jak drążkiem sterowym, umie się posługiwać nartami. Bieszczady zna jak własną kieszeń. Wychowawca kilku pokoleń lotników. Znany dobrze w Krośnie i w całej lotniczej Polsce.

Nim zasiedliśmy przy aromatycznej kawie a la Kusiba, zdołał pokazać mi unikalne zabytki starego Krosna. Ogorzały słońcem w sile wieku mężczyzna tchnie energią. Jest szalenie bezpośredni, a jednocześnie niezwykle kulturalny. Zaledwie po kilku miutach rozmowy wydaje się, że jesteśmy dobrymi znajomymi od wielu lat.

— Jest bardzo lubiany. Do pracy nie trzeba go zachęcać. Doskonały instruktor. Zaangażowany także w pracę społeczną. Znawca historii regionu i miłośnik Bieszczadów. Przemiły gawędziarz. Prawdziwy lotnik i sportowiec. Postać ze wszech miar pozytywna — mówi o nim jego bezpośredni przełożony, kierownik Aeroklubu Podkarpackiego Zygmunt Richter.

I oto, już w bezpośredniej rozmowie, snujemy przędziwo pamięci. Gospodarz domu wójtów i burmistrzów jest po słowiańsku szczery i skromny zarazem. W jego barwnej opowieści, jak żywe stają przed oczami obrazy sprzed lat, odżywają ludzie i zdarzenia, walka i odbudowa, upadki i wzloty, niełatwa praca i radość życia.

Z bogactwa obrazów wychwytuję elementy, które w sposób daleko niedoskonały układają się w dotychczasową lotniczą historię życia Józefa Kusiby.

Wywodzący się spod Lwowa, już jako 7-letni chłopiec przybył w 1929 r. z rodziną do Krosna. Tu zetknął się z modelarstwem, stąd jeździł na wycieczki szkolne do słynnej wówczas Bezmiechowej. Prostą konsekwencją pierwszych zainteresowań lotnictwem było szkolenie na szybowcach w Krośnie (kategoria B) i w Bezmiechowej (kategoria C). Niestety, wybuch wojny przerwał latanie. Młody Józef Kusiba włączył się aktywnie do podziemnej działalności przeciwko Niemcom. M. in. przez góry przeprowadzał żołnierzy podziemia na Węgry i... pod okiem okupanta, w szopie miejscowej kopalni przechowywał cztery polskie szybowce — dwie „Żaby" i dwie „Wrony" — z których dwa do dziś oglądać można w krakowskim Muzeum Lotnictwa. To właśnie na nich, wkrótce po wyzwoleniu, w październiku 1944 r. wraz z kolegami wykonywał pierwsze po wojnie wzloty z lin gumowych. Z całą energią i młodzieńczym zapałem włączył się też w dzieło odbudowy kraju. Chciał oczywiście pracować przede wszystkim przy wskrzeszaniu szybownictwa. Pojechał więc do Lublina, ówczesnej siedziby władz państwowych i centralnych urzędów wyzwolonej Polski. Trafił gdzie chciał, czyli do Departamentu Lotnictwa Cywilnego.

Przez trzy miesiące był w eskadrze rządowej i woził samolotami Po-2 pocztę z Lublina do Rzeszowa, Chełma, Krosna, Przemyśla i innych miast.

Do Krosna wrócił z pełnomocnictwem powołania do życia ośrodka szybowcowego. Na pożółkłym dziś dokumencie z godłem państwowym i nagłówkiem „Rzeczpospolita Polska. Ministerstwo Komunikacji" oraz z datą 11 stycznia 1945 r. czytam m.in.:

„Niniejszym zaświadcza się, że ob. Kusiba Józef, zamieszkały w Krośnie, jest przez Departament Lotnictwa Cywilnego wyznaczony komendantem szkoły szybowcowej w Krośnie. W związku z tym upoważnia się go do działania w imieniu Departamentu Lotnictwa Cywilnego w przedmiocie organizacji szkoły szybowcowej oraz zabezpieczenia i rewindykacji wszelkiego sprzętu szybowcowego, stanowiącego własność Skarbu Państwa do roku 1939".

Pierwszy komendant krośnieńskiej szkoły szybowcowej nie żałował trudu przy wskrzeszaniu działalności lotniczej. Skupiwszy wokół siebie grono entuzjastów lotnictwa, wkrótce doprowadził do reaktywowania Aeroklubu Podkarpackiego, co nastąpiło dokładnie 10 października 1945 r. Jak się rzekło, był pierwszym po wojnie kierownikiem tego aeroklubu i jego instruktorem szybowcowym.

Był to okres niezwykle wytężonej pracy. Od pierwszych chwil działalność organizacyjną łączył ze szkoleniem w powietrzu. Wspólnie z gronem takich ludzi lotnictwa jak Władysław Janica, Rudolf Weigl, Wiktor Leja, Zygmunt Niwiński, współpracował przy pozyskiwaniu poniemieckiego sprzętu lotniczego. Już w 1945 r. bierze udział w I Kursie Instruktorów Szybownictwa w Fordonie i w I Konferencji Lotnictwa Cywilnego w Grunowie mieszczącego się w Krośnie Centrum Wyszkolenia Lotniczego.

Kiedy lotnicza działalność w Krośnie nabrała rozpędu, podejmuje pracę lotniczą w Warszawie. W Szkole Szybowcowej w Starej Miłosnej szkoli młodych adeptów bezsilnikowego latania. W 1947 r., podczas obchodów Święta Lotnictwa przeżywa wyjątkowo miłe chwile. W uznaniu zasług dla lotnictwa prezydent Bolesław Bierut osobiście dekoruje go Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Lata coraz więcej na szybowcach i samolotach, szkoli innych i sam doskonali swoje umiejętności.

Od 1948 r. jest kierownikiem propagandy w Lidze Lotniczej w Warszawie. W 1950 r. wraca do Krosna, gdzie ponownie kieruje tamtejszym ośrodkiem treningowym Ligi Lotniczej.

Po reaktywowaniu Aeroklubu Podkarpackiego w 1956 roku powraca do pracy instruktorskiej. Pracuje tam do chwili obecnej jako instruktor szybowcowy i samolotowy aeroklubu, a w międzyczasie

„Praca instruktora lotniczego daje mi wiele satysfakcji. Jest to zawód bardzo piękny, którego nie zamieniłbym na inny" — mówi Józef Kusiba.

W czasie swej wieloletniej działalności instruktorskiej wypracował sobie swoiste metody postępowania z młodzieżą i jej szkolenia w powietrzu. Oto w skrócie to co nam powiedział na ten temat:

„Nim przystąpię do szkolenia w powietrzu, staram się najpierw poznać grupę młodzieży którą mam szkolić. Idziemy na przykład wspólnie na basen. Podczas kąpieli obserwuję, czy kandydaci na lotników są odważni. Zaglądamy do kawiarni. Rozmawiamy. Obserwuję ich zachowanie. Interesuje mnie sprawność fizyczna, kultura osobista i poczucie piękna u przyszłych lotników i ich stosunek do starszych, do rodziców, do historii. Podczas szkolenia zwracam szczególną uwagę na wykonywanie poleceń i zachowanie przepisów. Jeśli uzyskuję potwierdzenie takich kryteriów oceny, uważam, że dany młody człowiek będzie w przyszłości dobrym lotnikiem. Jestem przekonany, że każdego sprawnego fizycznie i kulturalnego chłopca można nauczyć dobrze latać. Na starcie cenię koleżeńską atmosferę ale uważam, że instruktor powinien być wyrocznią dla uczniów-pilotów. Popieram pogodę i swobodę, ale jednocześnie wymagam porządku i kultury bycia.

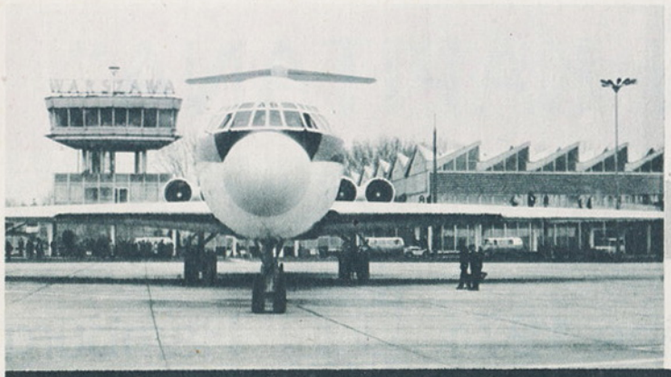
Jeśli natomiast chodzi o instruktora lotniczego, to uważam, że oprócz wysokich kwalifikacji zawodowych powinna go cechować duża kultura osobista. Te cechy są bowiem niezmiernie istotne w nauczaniu latania i wychowywaniu młodych lotników".

Swoje zasady potwierdza codzienną pracą i działalnością społeczną. Spod jego instruktorskiej ręki wyszli tak znakomici piloci jak kapitanowie PLL LOT Zbigniew Kwiatek i Zygmunt Szubra, znany pilot doświadczalny Andrzej Abłamowicz, Józef Menet, Adam Wietecha i setki innych pilotów starszego i najmłodszego pokolenia. Darząc go wielkim zaufaniem, jemu powierzyli szkolenie swoich synów tak doświadczeni piloci jak Wacław Kozielski i Zygmunt Richter.

Fachowiec lotniczy wysokiej klasy, jest również instruktorem narciarskim, zasłużył się wielce kulturze fizycznej Rzeszowszczyzny, przez kilka lat pracował w Komisji Bezpieczeństwa i Porządku publicznego Miejskiej Rady Narodowej w Krośnie. Jest miłośnikiem Bieszczadów i entuzjastą latania w górach. Marzy o reaktywowaniu lotniczej działalności w Ustianowej i powrocie bezszelestnych szybowców na zbocza Żukowa. Swoje bogate doświadczenia lotnicze, wyrażające się m.in. czterema tysiącami godzin, wylatanymi na szybowcach i samolotach, pragnie dalej pożytkować dla dobra nowych pokoleń pilotów, dla rozwoju lotnictwa, któremu góry dodać mogą tylko uroków i niezapomnianych doznań.

Józef Kusiba to człowiek głęboko wrażliwy na piękno, uczynny i skromny, zakochany w lotnictwie, gorąco miłujący ojczystą ziemię, jej historię i tradycję, to człowiek, dla którego romantyka latania stanowi jedną z naczelnych wartości życia.

HENRYK KUCHARSKI



LOT nowiny

POLSKIE LINIE LOTNICZE

GRUDZIEŃ 1974 NR 153

SP-LAC "FRYDERYK CHOPIN" – którym Państwo podróżujecie – jest trzecim samolotem transatlantyckim Polskich Linii Lotniczych LOT. (Litery SPL oznaczają samolot LOTU, czwarta litera jego typ (IŁ-62) zaś ostatnia kolejny samolot tego typu).

Uroczystość nadania imienia genialnego polskiego muzyka odbyła się 25 kwietnia 1973 r. w Warszawie. Tradycyjne słowa: „Leć w przestworza, rozsławiaj imię naszej Ojczyzny i przynoś chwałę biało czerwonej, lotniczej banderze. Nadaję ci imię „Fryderyk Chopin" wypowiedziała wybitna pianistka, laureatka pierwszego po wojnie (1949) Międzynarodowego Konkursu Chopinowskiego – Halina Czerny-Stefańska.

Wkrótce potem odbył się po raz pierwszy na świecie – w hali lotniczego hangaru – koncert wspaniałej muzyki Chopina.

Przypomnijmy kilka ważniejszych dat z życia wielkiego kompozytora:

- 22.II.1810 Żelazowa Wola – narodziny kompozytora, syna Mikołaja Chopina i Justyny z Krzyżanowskich,
- 1816 – pierwszy występ małego Fryderyka w Warszawie
- 1826 – wstępuje do Szkoły Głównej Muzyki do klasy kompozycji Józefa Elsnera
- 1828–29 – podróże do Berlina, Pragi i Drezna
- 1830 – prawykonanie koncertów e-moll i f-moll w Teatrze Narodowym
- 1831 – wrzesień – przyjazd do Paryża
- 1836 – grudzień – poznanie z George Sand
- 1838 – 25.II. koncert na dworze Ludwika Filipa
  16.XI. ostatni publiczny koncert w życiu Chopina Gra w Londynie dla polskich emigrantów
- 1849 – 17.X. śmierć w Paryżu.

Zapraszając Państwa na IX Międzynarodowy Konkurs Chopinowski, który odbędzie się tradycyjnie w październiku 1975 r., pragniemy dodać, że samolot SP-LAC wykonywał wiele lotów związanych z muzykami i muzyką. Swą najdłuższą podróż wykonał 6.V.1973 r. wioząc na swym pokładzie 109-osobowy zespół Filharmonii Narodowej do stolicy Japonii – Tokio. Było to pierwsze po wojnie lądowanie samolotu polskiego w Kraju Kwitnącej Wiśni.

Obok regularnych lotów na linii atlantyckiej w towarzystwie „Kopernika" i „Kościuszki" odbył wiele rejsów charterowych do USA i Kanady. Latem 1973 r. wykonał kolejny lot z Wielką Orkiestrą Symfoniczną Polskiego Radia z Ankary do Warszawy.

A oto kilka podstawowych danych techniczno-eksploatacyjnych samolotu IŁ-62 SP-LAC:

– rozpiętość skrzydeł	– ok. 43 m
– długość	– ok. 53 m
– wysokość	– ok. 12 m
– maksymalny ciężar do startu	– 161,6 t
– prędkość przelotowa	– 860–900 km/godz.
– ilość miejsc pasażerskich	– 162

Życząc Państwu przyjemnego lotu, pragniemy jednocześnie poinformować, że do Waszej dyspozycji są również pozostałe nasze samoloty transatlantyckie noszące imiona Wielkich Polaków. Nasza sieć połączeń o długości 67000 km obejmuje 40 portów lotniczych czterech kontynentów.

CAPTAIN Zuchowski

POLSKIE LINIE LOTNICZE

SP-LAC "FRYDERYK CHOPIN"
jet aircraft acquired by Polish
rested to know, that SPL is a
aircraft, the following letter –
the aircraft type (IL-62) and the
craft. Thus SP-LAC stands for
(C) IL-62 (A) aircraft).
Dedication ceremony of this pla
great Polish composer took pla
nal setting – in one of the Pol
Okęcie Airport in Warsaw.
In the huge structure of steel
Chopin's music resounded afte
-Stefańska – the laureate
Festival in Warsaw unveiled the
ed on the aircraft hull, pronoun
May we remind you on this o
which give a telling story of the
genius composer.
Born on February 22d, 1810 at
manor in vicinity of Warsaw of
na born Krzyżanowska.
1816 – he gave his first public
1826 – he entered the School o
under J. Elsner
1828–29 his first journey abr
Dresden.
1830 – the first public perform
certs
1831 – he arrived in Paris
1836 – meets George Sand, a
well known personality
1838, February 26th he gives a
of King Louis Phillippe
On November 16 Chopin gives
his life in London for the ben
On October 17th, 1849 he die

In this short span of life he crea
played in every concert hall th
And while flying this aircraft,
to know that the longest singl
place in 1973 when it took off
of Warsaw Philharmonic on bo
For your information following
of this IL-62 jetliner:
Span: 43 meters
Length: 53 meters
Height: 12 meters
Maximum take-off weight: 161,6 tons
Payload: 23 tons
Cruising speed: 860–900 km/h
The aircraft is manned by the crew of 5 in the cockpit.
Passengers are in care of 4–6 hostesses.

We hope, you are enjoying your flight. It is our pleasure to have you on board and, should your future plans call for air travel, may we remind you that LOT-Polish Airlines operates a network of over 40000 miles to 40 destinations. Thank you very much for your patronage.

WARSZAWA-TEHERAN-WARSZAWA

Na przestrzeni krótkiego okresu czasu kolejny samolot LOTU wystartował z warszawskiego lotniska w misji specjalnej. Na pokładzie SP-LAC „Fryderyk Chopin" udał się w dniu 11 listopada 1974 r. w podróż oficjalną do Iranu Prezes Rady Ministrów PRL — **Piotr Jaroszewicz.**

Przed wejściem na pokład dostojnego gościa powitał serdecznie kapitan **Damian Żuchowski,** człowiek, który ma na swym koncie rekordową ilość 8 milionów kilometrów w powietrzu! Po chwili start do dalekiej podróży, z której obszerne relacje przynosiła na bieżąco polska telewizja i radio. Delegacja powróciła do Warszawy w dniu 15.XI. br. Z kronikarskiego obowiązku dodajmy jeszcze, że wszyscy pasażerowie tego specjalnego rejsu otrzymali komplet materiałów informacyjnych. Wśród nich na specjalne wyróżnienie zasługiwał reprodukowany obok tekst poświęcony samolotowi i jego patronowi.

„DZIEŃ KAPITANA"

Tag der Kapitäne 1974 Hamburg

Było to już pod koniec naszej krótkiej podróży. W pewnym momencie człowiek siedzący przy oknie powiedział: „Minęliśmy granicę czesko-polską". Za oknem ocean białych chmur, a ziemi nie widać nawet centymetra. Pełen zdumienia pytam mojego towarzysza skąd wie, że właśnie pod nami znajdują się słupy graniczne i WOPiści? — A bo widzi pan, redaktorze, przed chwilą samolot wykonał zwrot o 25 stopni!

W tej sytuacji nie ma co dalej ukrywać, że moim informatorem był kapitan Edward Makula, który odbywał swą lotniczą podróż jako nadzwyczajniejszy pasażer!

Wiem, że piloci tego specjalnie nie lubią, ale kapitan Makula nie czynił „stosownych" uwag. Rozmawialiśmy, jedliśmy (kapitan nawet pochwalił stewardesę, że nauczyła się przyrządzać całkiem dobrą kawę?!) i czytaliśmy prasę.

A w hamburskim dzienniku „Bild" tytuł biegł przez całą kolumnę: „Kurs Ratusz — obowiązywał wszystkich kapitanów!".

Na tradycyjne zaproszenie Senatu przybyło w tym roku do Hamburga 69 panów w granatowych mundurach ze złotymi paskami na rękawach.

Zdecydowaną przewagę mieli, oczywiście, ludzie morza, ale i przedstawiciele floty powietrznej stanowili też wcale liczną grupę. Formuła tego typu spotkania w pięknych salach ogromnego ratusza jest taka, że zaprasza się na nie kapitanów przebywających w tym dniu w Hamburgu. Z ludźmi morza — nie ma problemu. Lotnicy muszą wybrać się specjalnie, bo nikt z kapitanów nie zostawi przecież samolotu i pasażerów na lotnisku Fuhlsbüttel, by spotkać się z kolegami... przy lampce szampana.

W imieniu senatora Helmuta Kerna powitał zebranych kapitanów i nielicznych przedstawicieli prasy dr Gerhard Schattschneider. Potem przemawiali krótko i dostojnie przedstawiciele przewoźników morskich i powietrznych gospodarzy. Kapitan „Lufthansy" zakończył swe wystąpienie słowami, że „do Hamburga lubię latać, bo jest to port bezpieczny i dobrze zorganizowany".

Trudno było się z tym sądem nie zgodzić, chociaż koledzy kapitana — ale ci pływający — mówili z przekąsem: „Prawdziwy port lotniczy to jest we Frankfurcie, tutaj to tylko **nasz** jest coś wart"!

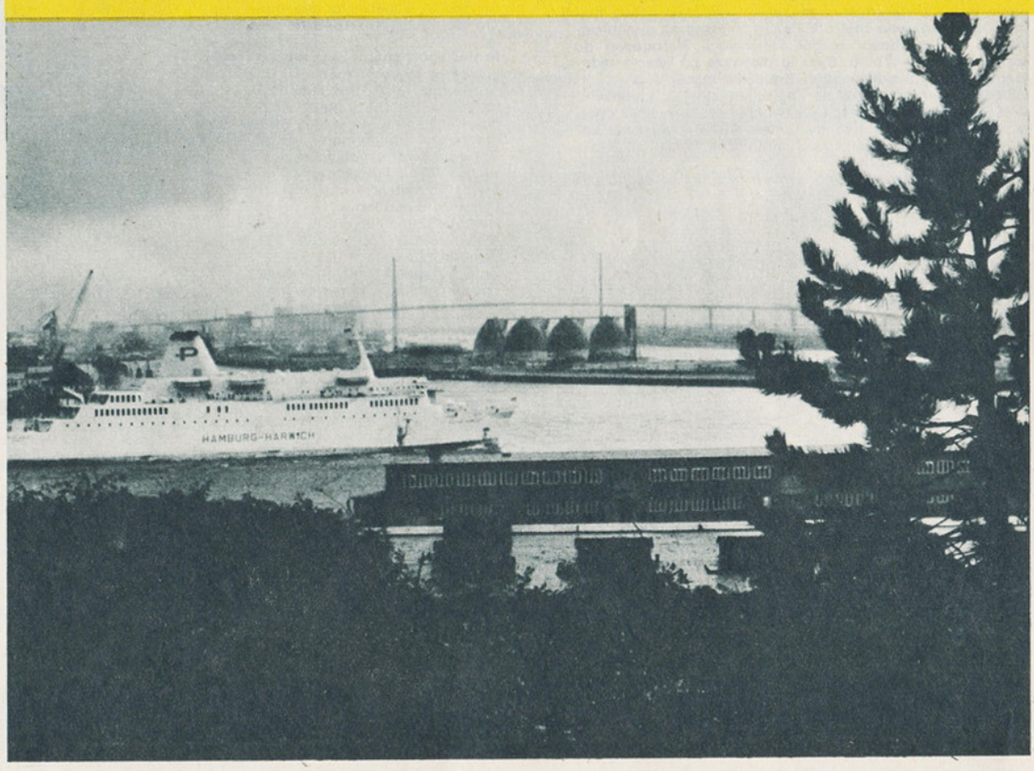
Potem wniesiono szampana. Atmosfera zrobiła się nieco swobodniejsza, z czego natychmiast skorzystali fotoreporterzy. Dużym zainteresowaniem cieszą się kapitanowie radzieckich statków N. Kaskow i W. Jewsiejew (ten ostatni ze statku „Aleksander Puszkin"), a także reprezentanci z odległej Ghany i Birmy. Polski mistrz świata i autor kilku rekordów szybowcowych też jest często fotografowany. W pewnym momencie robi się nawet małe zbiegowisko fotografujących, gdy kapitan Makula wręcza dr. Schattschneiderowi piękny kufel, ze słowami, że w Hamburgu wszyscy wiedzą doskonale jak je używać!

Rozmówcy stale się zmieniają. Przedstawiciel „Lufthansy" ucina sobie tak fachową rozmowę z kapitanem LOTU, że ludzie którzy trzymają w rękach długopis i aparat fotograficzny nie wiele mogą z niej pojąć. Zwłaszcza, gdy ktoś obok wygłasza pochwalne hymny na cześć kapitana „Bolesława Prusa", z którym postój w portach Dalekiego Wschodu był szczególnie sympatyczny!

Kapitan Makula natychmiast po przylocie do Warszawy popędził do planowania załóg, gdyż spodziewał się jeszcze tego dnia gdzieś polecieć. Ale już za sterami...

„Warto się zastanowić, czy podobnego spotkania kapitanów nie można zrobić w Warszawie" — powiedział na pożegnanie Edward Makula. Sądzę, że na pewno należy, a doskonałą okazją może być przyszłoroczny jubileusz 30-lecia „Skrzydlatej Polski". Kapitanowie linii, które latają do Warszawy, chyba zechcą przyjąć takie zaproszenie?

Hamburskie porty to prawdziwe okno na świat. Niektórzy wolą lotnisko Fuhlsbüttel, inni są natomiast przekonani, że stary hanzeatycki port nad Elbą należy do najważniejszych na świecie.



DER SENAT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG

BITTET Herrn Flugkapitän Edward Makula

ZU EINEM EMPFANG IM RATHAUS AM MITTWOCH, DEM 30. OKTOBER 1974,
11 UHR, AUS ANLASS DES „TAGES DER KAPITÄNE 1974"

ANTWORT AUF BEIGEFÜGTER ANTWORTKARTE ERBETEN

Piękna sala hamburskiego ratusza pomieściła bez większego trudu kapitanow morskiej i powietrznej flotylli. Na zdjęciu poniżej – kapitan Nana Emisa Imbrah reprezentował Ghanę.

Kapitan Edward Makula wręczył przed chwilą ten piękny kufel dr. G. Schattschneiderowi. Toast wznoszony szampanem został uwieczniony na innych zdjęciach. Poniżej – przemówienie powitalne wygłasza przedstawiciel „Lufthansy".

WIELKA PODRÓŻ MAŁEGO ARTYSTY

Marek Malanowski ma 12 lat i chodzi do szkoły w Warszawie. Malowanie pasjonowało go od dawna i jego prace coraz częściej opiekunowie wysyłali na rozmaite konkursy. I zaraz sukces największy — pierwsza nagroda w tegorocznym konkursie rysunków dziecięcych, organizowanym przez UNICEF. A nagroda to wspaniała, bo podróż do Indii! Tam odbierze kolejną premię w postaci Srebrnego Medalu, jaki został mu przyznany za piękny rysunek w konkursie im. Shankara.

Serdecznie pogratulował Markowi sukcesu dyrektor PLL LOT Wł. Wilanowski, wręczając mu bilety lotnicze na europejskie odcinki podróży (pozostałe ufundowały „Air India"). Marek leci oczywiście w towarzystwie taty, z którym złoży wizytę w PLL LOT.

Marek obiecał, że podzieli się swoimi wrażeniami z dalekich i ciekawych podróży z Czytelnikami „Skrzydlatej". Nie wykluczone, że także coś dla nas specjalnie namaluje. Odprowadzając dwóch panów na lotnisko, nie dostrzegliśmy na ich obliczach nawet cienia zdenerwowania. Może trochę się tylko niepokoił p. Malanowski senior, Marek natomiast dzielnie przystępował do swej drugiej w życiu lotniczej podróży. Po Gdańsku zaraz do Genewy i Delhi...

polecimy na łów...

Wszyscy dyskutują na całym świecie o ochronie środowiska, a najwięcej... myśliwi i rybacy. Miło jest bowiem pochodzić po cichym i wonnym lesie, gdy czasem borowika się znajdzie, lub zajęczą kitę ustrzeli.

Tradycyjnie na jesienne łowy przylatują do nas samolotami Francuzi. W tym roku zainaugurowano nawet specjalne „myśliwskie weekendy". Do końca października przybyło do Polski samolotami LOTU ok. 200 osób. Najczęściej polowali na zające i bażanty. Na naszych zajęciach jedna z grup francuskich myśliwych. A pies wystąpił dodatkowo w roli celnika...

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 255, tel. 22-40-73. Redaktor: Juliusz Pęgiel.
Zdjęcia w numerze: J. Czerniak, M. Kobrzyński i J. Pęgiel.

Z LOTU PO ŚWIECIE

■ **Dwa rekordy** międzynarodowe ustanowili w październiku br. radzieccy lotnicy wojskowi, na olbrzymim turbośmigłowym samolocie transportowym An-22 „Anteusz".

Załoga dowodzona przez Siergieja Dieducha (1 pilot): Jurij Romanow (2 pilot), Wiłen Murawiew (nawigator), Walerian Popow (radiooperator), Igor Szorochow (inżynier pokładowy), Witautas Jasinawiczius (główny inżynier), Anatolij Smirnow (technik pokładowy) i Anatolij Judiczew (mechanik pokładowy) — przeleciała trasę zamkniętą długości 5 000 km z obciążeniem 30 000 kg, osiągając średnią prędkość 597 km/h.

Drugi rekord ustanowiła załoga dowodzona przez Jurija Romanowa (1 pilot) i Aleksandra Lewuszkina (2 pilot), w dalszym składzie jak wyżej. Na tejże samej trasie zamkniętej o długości 5 000 km, z obciążeniem 3 500 kg, osiągnęła ona średnią prędkość 590 km/h. W obydwóch przypadkach lotów rekordowych trasa wiodła ponad rejonami Arktyki.

*

■ **Między Rumunią i Francją** toczą się rozmowy w sprawie zmontowania w Rumunii, dla potrzeb tego kraju, 100 śmigłowców „Puma", z części dostarczonych przez francuskie zakłady Aerospatiale. Kontrakt ma przewidywać m. in. produkcję w Rumunii również szeregu części śmigłowca. Dotychczas zakłady Aerospatiale dostarczyły Rumunii 50 śmigłowców „Alouette III".

*

■ **Mistrzostwa** spadochronowe RFN w skokach 10-osobowych zespołów relativ (trzecie z kolei) odbyły się w Eudenbach, w dniach 1—8 września br. Rozegrano pięć kolejnych skoków. Zwycięstwo odniósł zespół „Walters Vögel". W czasie mistrzostw ustanowiono nowy rekord RFN w formowaniu 10-osobowej „gwiazdy" — 20,80 s.

*

■ **W Bazylei** odbyły się we wrześniu br. mistrzostwa samolotowe Szwajcarii. W kategorii A sklasyfikowanych zostało 15 załóg — zwyciężyła załoga Wipf i Rüfenacht. W kategorii B sklasyfikowano 11 załóg — zwyciężyła załoga Marchev i Germann.

*

■ **W Dniepropietrowsku** odbyły się mistrzostwa szybowcowe radzieckiej Ukrainy, z udziałem drużyn Kijowa, Dniepropietrowska, Winnicy i Równego. Na starcie stanęło 20 pilotów, na szybowcach „Blanik". W niesprzyjających warunkach pogodowych rozegrano trzy konkurencje: trójkąt 115 km (dwukrotny oblot trasy), trójkąt 115 km i trójkąt 100 km. Tytuł mistrza Ukrainy zdobył mistrz sportu ZSRR klasy międzynarodowej Jewgienij Rudenskij, przed Arnoldem Wesołowskim i Władymirem Panafutinem. Tytuł mistrzowski wśród kobiet zdobyła Walentyna Korolkowa. W klasyfikacji drużynowej zwyciężyła reprezentacja aeroklubu w Dniepropietrowsku.

*

■ **Szwajcarscy** entuzjaści budowy i latania na miękkopłatach (lotniach typu delta) formują swą ogólnokrajową organizację. Na pierwszym zebraniu, jakie we wrześniu odbyło się w Gstaad z udziałem 60 przedstawicieli istniejących już klubów i ośrodków lotniarskich, postanowiono formalnie założyć i zarejestrować organizację od 1 stycznia 1975 roku. Rozważana jest możliwość afiliowania jej do Aeroklubu Szwajcarii.

*

■ **Port** lotniczy Narita, położony na wschód od Tokio i zbudowany przed 2 laty kosztem około 500 mln dolarów dla odciążenia olbrzymiego ruchu powietrznego tokijskiego portu Haneda, nie może być do tej pory uruchomiony, choć wyznaczono już 8 terminów otwarcia nowego obiektu. Wojnę lotnisku wydali i kontynuują ją zwycięsko okoliczni mieszkańcy oraz bojownicy o czystość środowiska ludzkiego, którzy rozpoczęli walkę jeszcze w 1966 r., gdy zaczęto pierwsze prace budowlane. Doszło wówczas do krwawych zamieszek. Dziś — chłopi budują na końcach pasów startowych wysokie żelazne wieże uniemożliwiające start i lądowanie, zaś mieszkańcy pobliskiego miasta Chiba przez 8 miesięcy nie dopuszczali do położenia podziemnego rurociągu z paliwem pod swoimi ulicami. Ostatnio — sprzymierzeńcami okazali się nawet eksperci, którzy stwierdzili, że port w Narita położony jest za daleko od Tokio (trzy godziny jazdy do centrum miasta).

*

■ **Po raz piąty** rozegrano w Czernichowie zawody spadochronowe radzieckich miast, które szczególnie w czasie ostatniej wojny wsławiły się działaniami partyzanckimi. Udział w zawodach wzięły drużyny z Czernichowa, Smoleńska, Homla, Kijowa, Symferopola, Sewastopola i Pskowa. Program przewidywał trzy konkurencje: pojedyncze skoki akrobacyjne, skoki na celność lądowania oraz grupowe skoki do kombinacji wraz z biegiem na 100 m, składaniem spadochronu i rzutem granatem. Drużynowo — zwyciężyła reprezentacja aeroklubu w Kijowie. W klasyfikacji indywidualnej — F. Dawydowa wśród kobiet i G. Surabko — wśród mężczyzn.

*

■ **Francuska** liga ochrony ptaków zaapelowała o zaprzestanie przewożenia samolotami jaskółek, paraliżowanych wczesnymi we Francji chłodami, w południowe rejony kraju oraz do Włoch. Jaskółki bowiem, jak się okazuje, nie znoszą lotów samolotem. O wiele lepszym sposobem ratowania przemarzniętych ptaków jest ich ogrzanie, odżywienie i puszczenie na wolność.

*

■ **22 samoloty**, z 47 członkami załóg, wzięły udział we wrześniu w wieloetapowym rajdzie zorganizowanym przez duński aeroklub KZ Veteranfly Klubben. Klub ten stowarzysza wyłącznie użytkowników maszyn starszej generacji, z tego też względu w rajdzie wzięły udział takie samoloty jak: KZ-III, KZ-VII, FW-44 „Stieglitz", DH-82 A „Tiger Moth" i Auster. Trasa rajdu wiodła z Danii przez Holandię, Anglię — z powrotem do Danii.

*

■ **Śmigłowiec** wielozadaniowy krajowej produkcji MBB Bo-105 wybrany został przez ministerstwo obrony RFN, jako standardowy sprzęt do łączności i obserwacji. Będzie on stopniowo zastępować francuskie śmigłowce „Alouette II", używane dotychczas w armii RFN.

*

■ **400 samolotów** „Falcon" (odrzutowce dyspozycyjne) — sprzedały dotychczas francuskie zakłady Dassault Breguet. W listopadzie 1976 r. ma odbyć pierwszy lot trójsilnikowy — „Falcon-50", kolejna wersja rodziny „Falconów".

(Z)

*

■ **Między** władzami lotniczymi Stanów Zjednoczonych i Holandii toczą się od dłuższego czasu rozmowy w sprawie zmiany warunków komunikacji lotniczej między tymi krajami. Inicjatywa zmian wyszła ze strony amerykańskiej, która nie chce pogodzić się z faktem, że holenderskie towarzystwo KLM przewozi obecnie między Holandią a Stanami Zjednoczonymi trzy razy więcej pasażerów niż towarzystwo „Pan American".

*

■ **Przewiduje się**, że władze Stanów Zjednoczonych będą się domagały ograniczenia zaoferowania przewozowego na liniach północno-atlantyckich także przez towarzystwa lotnicze Szwajcarii, Belgii i krajów skandynawskich.

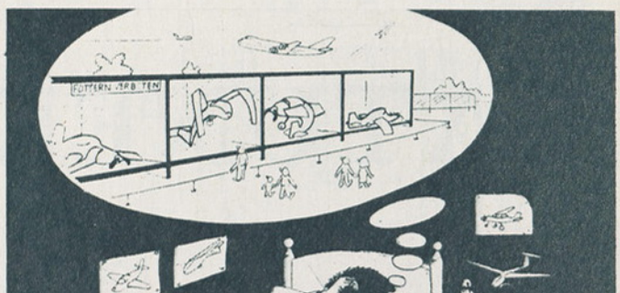
*

■ **W związku** z amerykańskimi objawami protekcjonizmu, wyrażającymi się z jednej strony dążeniem do ograniczenia przewozów towarzystw europejskich między Stanami i Europą, z drugiej zaś zaleceniem urzędnikom USA korzystania wyłącznie z samolotów towarzystw amerykańskich w podróżach służbowych, sekretarz generalny Europejskich Towarzystw Lotniczych AEA, p. V. Gore, krytykując protekcjonistyczne posunięcia Stanów zwrócił uwagę na olbrzymie korzyści, jakie czerpią Stany Zjednoczone ze sprzedaży samolotów komunikacyjnych w krajach europejskich. W latach 1970 — 1973 wartość zamówień towarzystw członkowskich AEA na sprzęt lotniczy w USA osiągnęła kwotę 3,5 mld dol. Zdaniem pana Gore, towarzystwa europejskie mają dość atutów, aby obronić swoje prawo do wolnej konkurencji ze Stanami w przewozach lotniczych.

*

■ **Samolot** pakistańskich linii lotniczych PIA, DC-10-30, ustanowił homologowany przez FAI rekord prędkości na trasie Nowy Jork — Karaczi, przebywając dzielącą te dwa miasta odległość 12 469 km w ciągu 13 godzin 3 minut. Masa samolotu w chwili startu wynosiła 251,7 ton. Ze 141 tys. litrów zatankowanego paliwa DC-10 zużył w czasie lotu 119 tys. litrów. **(o)**

Straszny sen pilota. **(„Aerokurier")**



CO NOWEGO W ASTRONAUTYCE?

Radziecki próbnik księżycowy „Łuna-23" zakończył pracę. Próbnik wyniesiony został w kierunku Księżyca 28 października. Po osiągnięciu orbity księżycowej, której parametry wynosiły 105 i 17 km, próbnik rozpoczął lądowanie na Księżycu. Manewr ten, dokonany 6 listopada, natrafił na niespodziewane trudności. Lądowanie w rejonie Morza Przesileń nastąpiło na bardzo niedogodnym, jak informuje agencja TASS, terenie, w rezultacie czego uszkodzone zostało urządzenie przeznaczone do pobierania próbek gruntu księżycowego z głębokości do 2,5 m. Operacji wiercenia nie przeprowadzono, a próbnik podczas trzech dób wykonywał skrócony program badawczy. Natomiast „Łuna-22" pozostaje w dalszym ciągu na orbicie okołoksiężycowej i wykonuje przewidziane programem zadania. I tyle wieści z rejonu Księżyca.

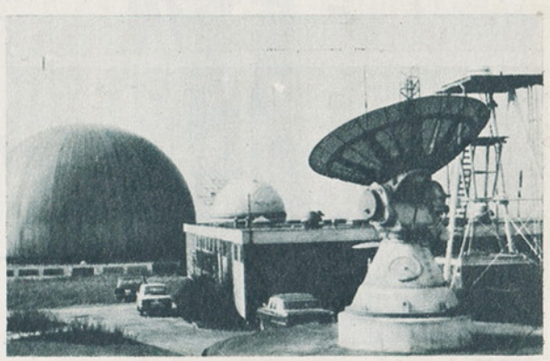
Z nieco wyższych rejonów, bo okolic planety Mars, pochodzi następna informacja. Otóż uczeni radzieccy opublikowali ostatnio pierwsze wyniki badań informacji nadesłanych przez próbniki międzyplanetarne „Mars-4" i „Mars-5". Opublikowane w czasopiśmie „Ziemia i Wszechświat" zdjęcia ukazują równiny Marsa koloru pomarańczowego oraz wysokie góry i kratery koloru niebiesko-zielonego. Zdjęcia zostały przekazane z odległości ponad 200 mln km. Opracowywanie danych nie zostało jeszcze zakończone. Specjaliści przypuszczają, że jeśli barwy istotnie są prawdziwe, to można by twierdzić, że dno kraterów marsjańskich jest złożone z innych formacji geologicznych niż otaczające je tereny. Na jednym ze zdjęć odkryto koryto wyschniętej rzeki, które zdaniem uczonych pochodzi sprzed miliarda lat. Poza tym stwierdzono, iż powierzchnia planety Mars pokryta jest warstwą bardzo miałkiej substancji.

Na Ziemi natomiast zakończono kolejny etap przygotowań kosmonautów radzieckich i amerykańskich do wspólnego lotu orbitalnego. Kosmonauta Aleksiej Jelisiejew udzielił ostatnio wywiadu przedstawicielowi agencji TASS. Jelisiejew omówił wyniki ostatniej roboczej podróży delegacji radzieckiej do centrum lotów załogowych w Houston. Jelisiejew stwierdził, że obie strony zakończyły już przygotowania techniczne. W końcowym etapie znajdują się prace nad łączem dla obu statków i łącznością radiową. W grudniu ma być wypróbowany system łączności między Moskwą i Houston, a w marcu roku przyszłego odbędą się wspólne treningi obu ośrodków kierowania lotem z Ziemi.

Jednym z lepszych ośrodków kosmologicznych w RFN jest Instytut w Bochum. Założony przez prof. H. Kaminskiego, działa od roku 1957, kiedy to profesorowi udało się schwytać sygnały radiowe wysyłane przez pierwszego sztucznego satelitę „Sputnik-1". Dopiero jednak w roku 1961 położono fundamenty pod dzisiejszy Instytut Kosmologiczny. Prace naukowe Instytutu są wysoko cenione przez Wschód i Zachód. Nie przypadkiem gośćmi Instytutu byli m. in. przedstawiciele Rady Najwyższej ZSRR, kosmonauci radzieccy z dr. Jegorowem i astronauci amerykańscy z Glennem na czele. Instytut zajmuje się między innymi zjawiskami rozchodzenia się fal radiowych, emitowanych przez aparaturę pokładową sztucznych satelitów Ziemi. Następnie ważną dziedziną pracy są badania zasobów Ziemi przy użyciu sztucznych obiektów kosmicznych. W roku 1963 w Bochum odebrano po raz pierwszy obraz chmur w systemie APT z satelity amerykańskiego.

Od tej pory znacznie ulepszono systemy odbiorcze, wnosząc szereg cennych usprawnień szczególnie do metod poprawiających jakość zdjęć otrzymywanych z Kosmosu. Jak wspomina prof. Kaminski, był on jednym z pierwszych na zachodzie Europy, który zarejestrował na taśmie magnetycznej przebieg lądowania Jurija Gagarina i jego rozmowy Kosmos-Ziemia. Pracę tę wykonał profesor na prośbę uczonych radzieckich, po telefonie otrzymanym z Moskwy dnia 12 kwietnia 1961 roku. **P. E.**

Ogólny widok zabudowań i wyposażenia Instytutu Kosmologicznego w Bochum (RFN).



RATUNEK PILOTA

Z POZIOMU

„ZERO — ZERO"

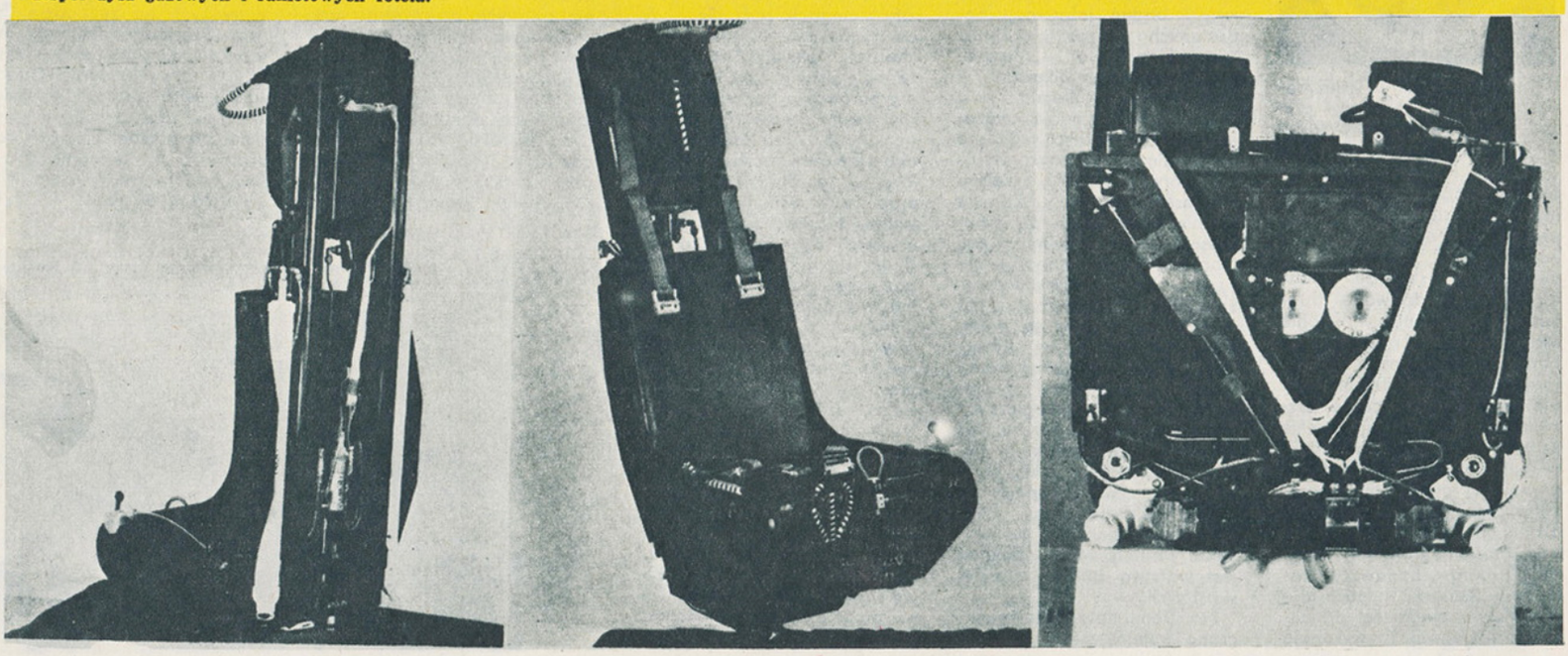
PRZY wypadkach lotniczych samolotu odrzutowego w czasie rozruchu silnika, startu, lądowania lub w locie na małej wysokości, problemem jest uratowanie pilota. Służą do tego specjalne fotele wyrzucane. Jednym z nich jest nowoczesny fotel typu S-lll-S, bezpieczny oraz sprawny również przy dużych prędkościach lotu. Udane próby były przeprowadzane przy prędkości 1 176 km/h, przy użyciu manekina badawczego.

Fotel ten jest zdolny uratować pilota nie tylko z poziomu „zero-zero" (to jest na ziemi, gdy samolot jest na wysokości zerowej i posiada prędkość zerową), ale także w locie podczas wznoszenia lub nurkowania (co jest czynnością bardziej złożoną ze względu na prędkość samolotu, wysokość, kąt, krótki czas dla podjęcia decyzji opuszczenia kabiny).

Działanie fotela oparte jest całkowicie na pirotechnice. Wyrzucenie następuje przez pociągnięcie dźwigni zamku prowadnicy, uruchamiające dwie wyrzutnie zewnętrzne. Generator gazu potrzebnego dla działania wyrzutni jest uruchamiany przez zapalnik, ale rozruch może być jeszcze cofnięty do położenia wyjściowego dzięki specjalnym ryglom. Działanie wyrzutni następuje dopiero po spaleniu dwóch bezpieczników topikowych, specjalnie nastawionych, które zależnie od położenia samolotu umieszczają fotel wraz z pilotem na odpowiedniej trajektorii (w postępie rosnącej prędkości), umożliwiającej otwarcie spadochronu bez zderzenia się ze spadającym samolotem lub fotelem.

Przy opuszczaniu samolotu, po odrzuceniu lub przebiciu osłony kabiny, fotel jest przez ułamek sekundy celowo hamowany w wędzidłach przytwierdzonych do płatowca (system DART). Zapewnia to kontrolę trajektorii i płynny lot, zapobiega wywróceniu się fotela oraz wszelkim ruchom kołyszącym i koziołkowym. Jest to uzyskane także dlatego, że oś ciągu gazów wyrzutni przechodzi przez środek ciężkości układu jaki stanowi pilot wraz z fotelem. Ze względu na wiatr, osłonę kabiny, wylot gazów silnika samolotu odrzutowego — wyjście fotela z pilotem musi nastąpić pod odpowiednio małym kątem. Jednocześnie zostaje uwolniony spadochron wyciągający z kabiny fotel z pilotem i spadochron stabilizujący.

Widok fotela wyrzucanego S-III-S. Można zauważyć dwie dźwignie uruchamiające fotel: uchwyt górny (nad głową pilota) i dolny. Zdjęcie z prawej przedstawia zespół dysz gazowych i rakietowych fotela.



Współczesne odrzutowe samoloty naddźwiękowe – wojskowe i doświadczalne – są wyposażone w fotele wyrzucane, zapewniające ratunek pilota zarówno na ziemi, gdy samolot jest w bezruchu, jak i w locie z wielką prędkością. Noszą one potoczną nazwę: fotele „zero-zero" (prędkość – 0 km/h, wysokość – 0 m). W artykule tym opisano przykładowo konstrukcję nowoczesnego fotela wyrzucanego tego typu S-III-S konstrukcji amerykańskiej, przewidzianego do produkcji licencyjnej od 1975 r. również we Francji i RFN. W fotele te (różne odmiany) są lub będą wyposażone m. in. samoloty: F-14, F-15, YF-17, „Harrier" i „Alpha-Jet".

Na zdjęciu z lewej: Próby fotela S-III-S na rakietowym stanowisku naziemnym przy prędkości 1176 km/h.

Spadochrony stabilizujące działają aerodynamicznie według kierunku wiatru oraz korygująco — dzięki systemowi rakietowemu orientująco-kierującemu (WORD), współpracując lub asystując przy rozwinięciu się spadochronu głównego.

Po zapaleniu ładunków inicjujących działanie tego systemu, otwiera się najpierw spadochron główny oraz małe spadochrony stabilizujące. Akcja odbywa się w zasadzie na wysokości 1 830 do 4 570 m przy prędkości samolotu do 1 175 km/h, z prędkością wyciągnięcia spadochronów od 0 do 240 km/h.

Spadochron główny posiada średnicę ok. 8,5 m i jest składany na gorąco (pod parą), aby maksymalnie zmniejszyć jego objętość w samolocie. Ale rozwija się błyskawicznie. Spadochrony były sprawdzane także na wysokości 3 050 m przy prędkości lotu 650—1 115 km/h. Fotel S-III-S jest znacznie lżejszy od innych (o 13 14 kg) i ma masę 60—66 kg, a to przez zastosowanie konstrukcji komórkowej z piankowego tworzywa sztucznego (poliuretanu). Elementy podlegające większemu zużyciu i ścieraniu, jak np. podparcie głowy oraz siodło, wykonane są z tekstolitu. Ułatwia to również utrzymanie czystości.

Niezawodność pirotechniczną działania fotela zapewnia odpowiednie rozmieszczenie rozmaitych małych ładunków wybuchowych. Ważne elementy pirotechniczne są zdwojone lub potrojone, dla zwiększenia stopnia niezawodności.

Przed opuszczeniem kabiny pilot korzysta z wygodnego fotela dającego możliwość dopasowania do ciała i wyłożonego elastyczną pianką poliuretanową, eliminującą wstrząsy. Po wystrzeleniu fotela przyspieszenia są dawkowane od 5 g po odpaleniu rakiety, do 14 g — podczas właściwej fazy katapultowania, która trwa 0,145 s (jest to poniżej normy dopuszczalnej dla organizmu człowieka — 16 g).

W konstrukcji fotela zastosowano specjalne szelki i paski, które pomagają utrzymać właściwe położenie pilota, a są automatycznie zaciskane i zwężane przed odpaleniem ładunku. Pomaga to utrzymać kręgosłup pilota w pozycji optymalnej, pozwalającej znosić bez szkody dla zdrowia tak wysokie przyspieszenie (14 g) powodowane przez wyrzutnię.

Działanie fotela wyrzucanego przebiega w następującej kolejności:

— dźwignia zamka prowadnicy uruchamia zapalnik wyrzutni, odrzuca osłonę kabiny i powoduje wyjście spadochronu stabilizującego;
— stabilizacja w fazie opuszczania samolotu następuje dzięki urządzeniu DART;
— optymalizacja trajektorii, dzięki orientacji w systemie WORD i sprężystej wyrzutni spadochronu głównego, powodującej jego rozwinięcie się przy 650 km/h, na wysokości ponad 3 050 m, a w razie potrzeby także od 0 do 1 830 m.

Te szybkie operacje, o ustalonej kolejności w czasie, odbywają się dzięki specjalnemu urządzeniu sterującemu. Umożliwia ono opuszczenie samolotu przez pilota (najczęściej w przedziale wysokości od 0 do 1 830 m) w następującym podziale czasowym:

T — 0,305 s — uruchomienie systemu (jeszcze z możliwością odwołania), zapinanie uprzęży spadochronu, początek akcji DART;

T — 0,005 s — koniec zapięcia uprzęży, odrzucenie lub rozbicie osłony kabiny i wyrzucenie spadochronu stabilizującego, koniec akcji DART;

T — początek ruchu fotela;

T + 0, 145 s — odpalenie rakiety 1

T + 0,295 s — odpalenie rakiety 2 (dla kabiny samolotu dwumiejscowego);

T + 0,425 s — koniec odpalenia rakiety 1;

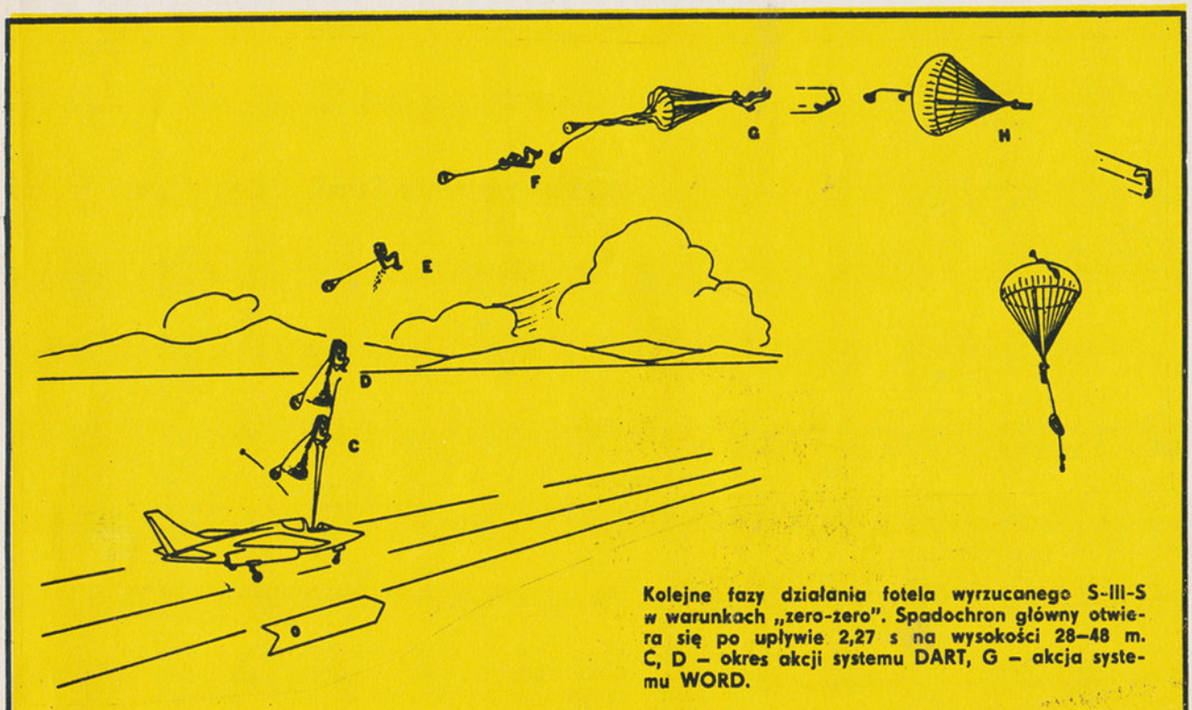
T + 0,575 s — koniec odpalenia rakiety 2;

Wyrzucenie spadochronu stabilizującego, przy czym punkt zaczepienia linek tego spadochronu jest umieszczony w środku ciężkości fotela. Dzięki temu nie występuje huśtanie lub kołysanie się fotela. w czasie otwarcia pojemnika spadochronu głównego.

T + 0,595 s — uruchomienie zapalnika systemu WORD i otwarcie pojemnika spadochronu głównego;

T + 0,895 s — koniec wyciągania spadochronu głównego (odstrzał sprężystej iglicy spadochronu) przyspieszone wypełnianie się spadochronu głównego.

W praktyce przy prędkości 913 km/h spadochron jest całkowicie otwarty w 2,5 s po rozpoczęciu operacji przez pilota, a otwarcie następuje 15 m powyżej poziomu samolotu. Dla prędkości 222 km/h, przy kącie przechylenia 60° operacja trwa 2,22 s, a otwarcie następuje na wysokości 9—12 m powyżej samolotu; dla prędkości 278 km/h w locie odwróconym otwarcie następuje po 2,26 s na wysokości 63 m poniżej samolotu.

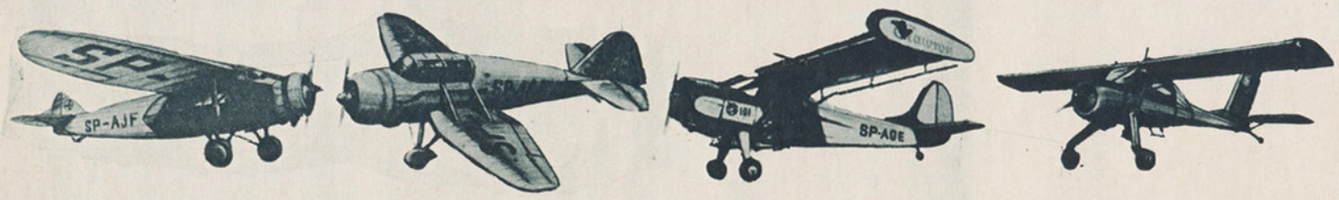


Kolejne fazy działania fotela wyrzucanego S-III-S w warunkach „zero-zero". Spadochron główny otwiera się po upływie 2,27 s na wysokości 28–48 m. C, D – okres akcji systemu DART, G – akcja systemu WORD.

Mgr inż. ZDZISŁAW PYTLEWSKI

SŁODKA KOLEKCJA

KLUB 1:72



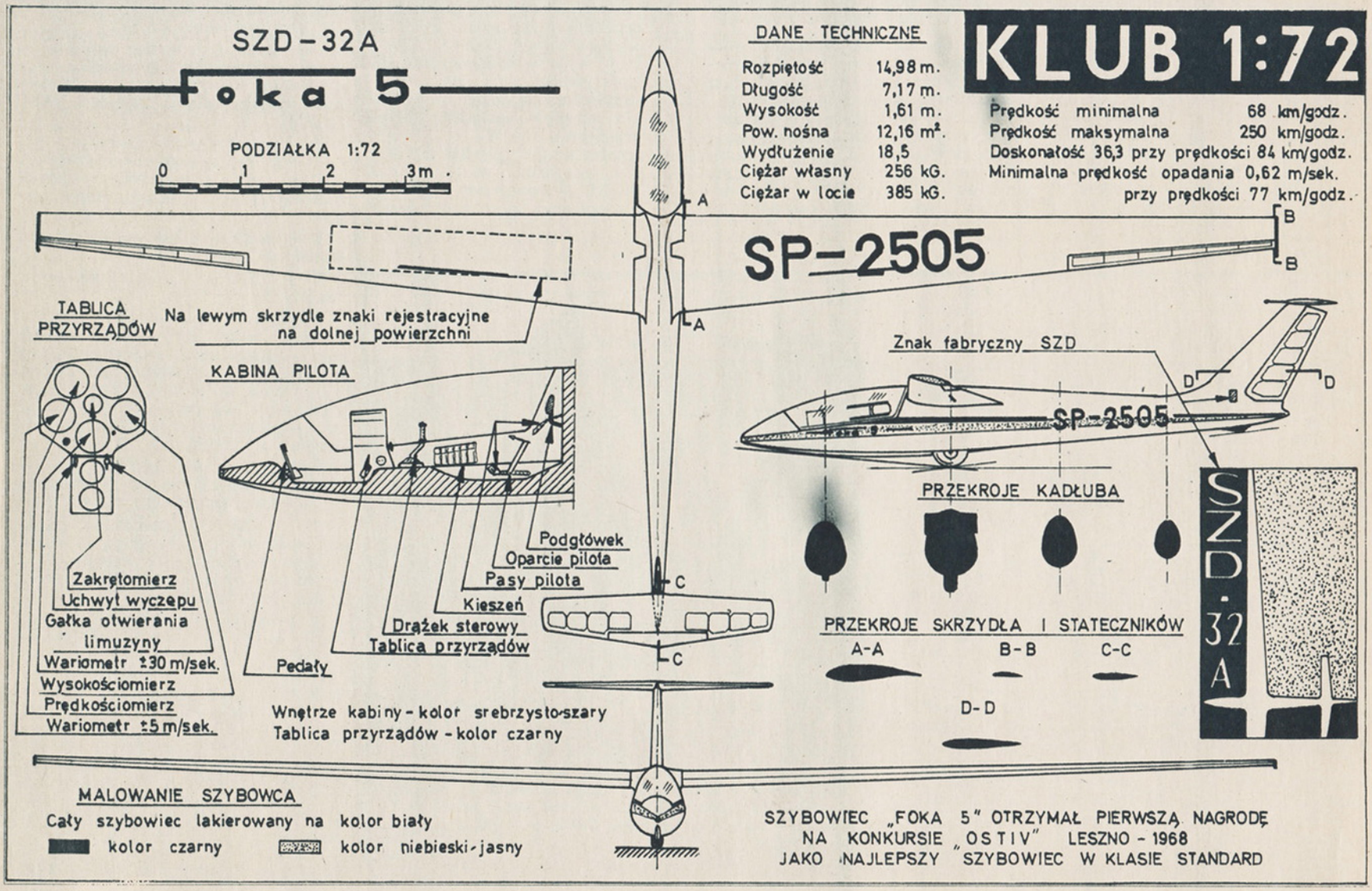
Wśród członków naszego klubu znajdują się zbieracze modeli samolotów wykonanych z tworzyw sztucznych, jak również tacy, którzy sami opracowują i wykonują z przeróżnych materiałów miniaturowe statki powietrzne i obiekty kosmiczne. Spora liczba kolekcjonerów zbiera wszystko co tylko związane jest z techniką lotniczą. Bowiem dobry kolekcjoner zbiera dosłownie wszystko: rysunki techniczne, fotografie, modele, części modeli i części fotografii, rysunki odręczne i prospekty fabryczne... jednym słowem wszystko to, co może pomóc przy opracowywaniu modelu. Jakże często brak jakiejś drobnej części w widoku z boków, brak oznakowania literowego, zmusza do odłożenia rozpoczętej pracy. Nigdy zatem nie jest za dużo materiału pomocniczego. Łatwiej zresztą wybrać z większej ilości, niż mniejszej.

Piszemy o tym wszystkim po prostu dlatego, aby zwrócić uwagę Czytelników na czekoladę. Tak jest, dokładniej na opakowanie czekolady noszącej nazwę „Hobby". Ukażą się bowiem wkrótce rysunki samolotów przeróżnych typów, tak jak już ukazały się rysunki samochodów i okrętów.

Obrazek przedstawia samolot, w tym sporo szczegółów technicznych, barwy oryginału i wielu innych detali. Łącznie ma się ukazać 360 typów różnego rodzaju zebranych w „encyklopedii komunikacji światowej". Dla tych zbieraczy, którzy cierpliwie zgromadzą całą serię i prześlą odpowiednie kupony (zawarte w opakowaniu czekolady), zostaną przydzielone albumy z miejscami do wklejania zebranych rysunków. Sposób właściwie nie nowy, bo stosowany przez szereg wytwórni nie tylko słodyczy, ma jeden ważny cel: upowszechnienie techniki, w tym również lotniczej. Fakt, że przy okazji konsumpcji czekolady nie wyrzucimy zbędnego przecież zawsze opakowania, a zainteresujemy się samolotem pozostawiając obrazek na pamiątkę, na pewno przyczyni się do popularyzacji lotnictwa w ogóle. Jeśli chodzi o obrazki samolotów, to stwierdzić należy, iż nie są to rysunki reklamowe, ale solidna praca oparta na dobrych, fachowych źródłach. Stąd też większa wartość zbioru. Autorem rysunków jest plastyk warszawski Bohdan Wróblewski, członek zresztą naszego Klubu 1:72 i wykonawca bardzo dobrych modeli redukcyjnych z różnych tworzyw, w tym także z papieru.

W pierwszej serii „słodkiej kolekcji" ukażą się samoloty PLL LOT, te, które latały na naszych liniach od zarania powstania komunikacji powietrznej w Polsce. Korzystając z uprzejmości pana Wróblewskiego, przedstawiamy kilka rysunków z zapoczątkowanej serii lotniczej. Obok typowy rysunek na opakowaniu czekolady (w oryginale barwny). Rysunek przedstawia samolot RWD-13 ze znakami rejestracyjnymi firmy E. Wedel, która przed 1939 rokiem miała własny samolot do transportu swych wyrobów. Na ilustracjach u góry kolejno od lewej: PWS-24, „Szpak-2", PZL-101, „Gawron" i „Wilga".

Dla bardziej zaawansowanych modelarzy podajemy plan szybowca w podziałce 1:72, jako „podkładkę" do opracowania odpowiedniego modelu. Szybowce, jak na razie, nie są produkowane przez wytwórnie modeli plastykowych, tym bardziej godna jest „Foka-5" do uzupełnienia kolekcji samolotów. Materiałem do budowy może być każde drobnosłoiste drewno. Najlepsza jest lipina, jeśli chodzi o łatwość obróbki. Oryginalne barwy zaznaczono na rysunku. Przy czym warto wiedzieć, że o ostatecznym wyglądzie modelu decyduje pomalowanie, wykończenie szczegółów z maksymalną dokładnością. Rys. Jacek Kapkowski



JEŻÓW 1974

Po raz trzeci już w tym roku w dniach 27—28 września nad zboczem szybowiska w Jeżowie Sudeckim koło Jeleniej Góry pojawiły się modele szybowców zdalnie kierowanych.

Po eliminacjach, z których dwie odbyły się w Jeżowie 10 maja i 16 czerwca br., tym razem Aeroklub Jeleniogórski gościł w Jeżowie najlepszych w kraju zawodników, którzy w wyniku eliminacji zgromadzili na swoim koncie największą ilość punktów. Obecni byli także obrońcy tytułów mistrzowskich z ubiegłego roku: w klasie standard — junior Tadeusz Kański z Aeroklubu Zagłębia Miedziowego w Lubinie, w klasie standard — senior Jerzy Kuźma z Aeroklubu Krakowskiego i w klasie otwartej Wiesław Juraszek z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.

Liczba zakwalifikowanych do mistrzostw zawodników przedstawiała się następująco: najliczniejszą grupę miał Aeroklub Zagłębia Miedziowego — 9 zawodników, w tym aż pięciu juniorów, co stanowiło jedną trzecią wszystkich startujących w tej klasie; z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego — 7 zawodników; z Kieleckiego — 6 zawodników; z Jeleniogórskiego i Wrocławskiego po 5 zawodników; z Gdańskiego i Podkarpackiego po 4 zawodników; z wrocławskiego LOK-u 3 zawodników, z Aeroklubów Łódzkiego, Poznańskiego, Śląskiego i Ziemi Koszalińskiej po 1 zawodniku.

W pierwszym dniu zawodów na północno-zachodnim zboczu starty rozpoczynają zawodnicy klasy otwartej. Wieje silny wiatr, dochodzący w porywach do 10 m/s. Dzięki proporcjonalnym aparaturom startować może jednocześnie po 2—3 zawodników. Prawie wszyscy osiągają wyniki w granicach maksimum. Wszystkie starty przebiegają bez zakłóceń. A oto najlepsze wyniki mistrzostw:

KLASA STANDARD — JUNIORZY: 1 — Ireneusz Łukasiewicz — 1 065 pkt.; 2 — Andrzej Urbański — 1 054 pkt.; 3 — Ryszard Bąblewski — 1 048 pkt. (wszyscy trzej z Aeroklubu Zagłębia Miedziowego w Lubinie). Startowało 15 zawodników.

KLASA STANDARD — SENIORZY

1 — Edward Kowalski (Aeroklub Łódzki) — 1 072 pkt.; 2 — Piotr Kluska (Aeroklub Bielsko-Bialski) — 1 072 pkt.; 3 — Lech Iwan (LOK — Wrocław) — 999 pkt. Startowało 19 zawodników.

KLASA OTWARTA

1 — Tadeusz Pelczarski (Aeroklub Podkarpacki) — 1 217 pkt.; 2 — Edward Trzopek — 1 180 pkt.; 3 — Michał Kipszak — 1 170 pkt. obaj z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Startowało 12 zawodników.

Mistrzostwa przebiegały w miłej, koleżeńskiej atmosferze, pod sprawnym kierownictwem sędziego głównego Józefa Krupy i sędziego technicznego Jana Burego.

Tekst i zdjęcia:
BOGDAN KUDRASZEW

Decydujące chwile przed startem na zbocze.

Krótki rozbieg — i start.

Eugeniusz Kuczmiński z Jeleniej Góry zajął 5 miejsce w klasie standard.

Bogdan Kuberka z Jeleniej Góry.

Zawodnicy z Aeroklubu Zagłębia Miedziowego.

Jedynaczka mistrzostw Zofia Ząbek z Aeroklubu Podkarpackiego.

dowódca zielonych—wypatruj!

Mjr pil. Mieczysław Mümler, dowódca Dywizjonu Poznańskiego. Zdjęcie z 1939 r.

Urodził się 10 grudnia 1899 roku we Lwowie. Tam też się wychowywał i pobierał nauki w szkole powszechnej i gimnazjum.

Ze służbą wojskową związał się w 1918 r. W lutym 1919 r., jako szeregowiec 1 pułku artylerii Legionów, walczy w oswobodzeniu Wielkopolski. W styczniu 1920 r. rozpoczął szkolenie w Szkole Podchorążych Artylerii w Poznaniu, a po jej ukończeniu — w stopniu podporucznika — został przydzielony do 6 pułku artylerii lekkiej w Krakowie w charakterze oficera zwiadowczego, później był pierwszym oficerem baterii.

W związku z rozbudową wojsk lotniczych, w kwietniu 1926 r. Mümler zgłasza się ochotniczo — był wtedy podporucznikiem — do lotnictwa i zostaje przydzielony do 11 pułku lotniczego (myśliwskiego) w Lidzie. Tam kończy kurs aplikacyjny i zostaje pilotem myśliwskim. W sierpniu 1928 r. zostaje przeniesiony do 3 pułku lotniczego w Poznaniu i awansuje do stopnia kapitana. W 1930 roku został dowódcą eskadry myśliwskiej, a w 1937 r. dowódcą dywizjonu myśliwskiego. Na tym stanowisku otrzymuje stopień majora.

Dywizjon myśliwski II/3 składał się z dwóch eskadr — 131 i 132. Każda eskadra posiadała po 10 samolotów typu PZL P-11c, dowódca dywizjonu posiadał swój samolot, razem więc dywizjon liczył 21 samolotów. Nadchodzi 1939 r., od zachodu nadciągają wojenne chmury i agresja hitlerowskiej Trzeciej Rzeszy.

Dywizjon myśliwski III/3 został włączony do lotnictwa armii Poznań. Skład personelu dowódczego i latającego dywizjonu był następujący: dowódca dywizjonu — mjr pil. Mieczysław Mümler, oficer taktyczny — por. pil. Kazimierz Wiśniewski, oficer techniczny dywizjonu — ppor. Turecki, lekarz — por. lek. Bolesław Chełchowski, oficer finansowy — chor. Gracz, szef łączności — Walenty Grześkowiak.

131 eskadra: dowódca — kpt. pil. Jerzy Zaremba, zastępca dowódcy — por. pil. Zbigniew Moszyński, piloci podporucznicy — Włodzimierz Gedymin, Lech Grzybowski, Bolesław Rychlicki, Aleksander Wróblewski, Zbigniew Rowiński, podchorążowie — Tomasz Gabriel, Alfons Kabat, Florian Kortus, Edward Kowalski, Mirosław Nowak, Józef Piotrowski, Jerzy Salski, kaprale — Brunon Kroczyński, Romuald Żerkowski i Stanisław Matuszak. Oficerem technicznym eskadry był ppor. Włodzimierz Koźmiński, szefem mechaników — st. sierż. Borkowski szefem eskadry — st. sierż. Kocik.

132 eskadra, dowódca — kpt. pil. Franciszek Jastrzębski, zstępca dowódcy — ppor. pil. Henryk Bibrowicz, piloci podporucznicy — Mikołaj Kostecki, Jerzy Łazowski, Paweł Łuczyński, Józef Czachowski, podchorążowie — Jan Pudelewicz, Bogdan Anders, Witold Jaroszka, Jan Maliński, Kazimierz Olewiński, Stefan Wapniarek, kaprale — Wawrzyniec Jasiński, Leon Skarbecki, Władysław Kuik, Kazimierz Mazur, Raszewski i Chojnacki. Oficerem technicznym eskardy był ppor. Dąbrowski, szefem mechaników — st. sierż. Franciszek Grześkowiak i szefem eskadry — st. sierż. Kaźmierczak.

Mjr Mümler posiadał nieprzeciętne zalety dowódcy i organizatora szkolenia lotniczego, lubił dyscyplinę wojskową, wobec podwładnych taktowny lecz wymagający, wielki patriota, gotów był na wszystko w obronie Ojczyzny. Lubiany przez pilotów i mechaników, oficerów, podoficerów i żołnierzy.

W lipcu i sierpniu 1939 r. w dywizjonie zostało przeprowadzone intensywne i gruntowne przeszkolenie młodych pilotów — podchorążych i podoficerów — w arkanach strzelania powietrznego i do celów naziemnych oraz prowadzenia walki powietrznej. Cel został osiągnięty — piloci dywizjonu poczuli się dobrze przygotowani do stawienia czoła hitlerowskiej Luftwaffe.

31 sierpnia dywizjon przeniósł się z lotniska Ławica na lotnisko polowe w m. Dzieżnica, niedaleko Wrześni, gdzie samoloty zamaskowano. Jeszcze tego samego dnia mjr Mümler zarządził wystawienie trzech zasadzek — w m. Kobylepole, Pobiedziskach i m. Kamień koło Kalisza. Trzy samoloty pozostały na Ławicy do obrony Poznania.

1 września 1939 roku potężne siły hitlerowskich Niemiec uderzyły zdradziecko na Polskę. Samoloty Luftwaffe wtargnęły w obszar powietrzny naszego kraju. Rozpoczął się bohaterski szlak bojowy poznańskiego dywizjonu myśliwskiego, startowali na alarm jego piloci, codziennie staczali bohaterskie lecz dramatyczne walki powietrzne z przeważającymi siłami nieprzyjacielskich samolotów. Mümler osobiście dowodził podległymi mu skromnymi siłami, startował do boju więcej razy niż inni piloci, prowadził ich z determinacją do boju.

Już w pierwszym ogniowym starciu klucza alarmowego z niemieckimi myśliwcami Me-109, piloci zestrzelili dwa z nich bez własnych strat. Następnego dnia konto zwycięstw dywizjonu powiększyło się o dalszych pięć zwycięstw, 3 września zestrzelono 3 niemieckie samoloty, 4 września — następne 3.

Niemcy parli do przodu, armia Poznań wycofywała się na wschód w kierunku Kutna. Dywizjon Mümlera zmieniał lotniska polowe. Wciąż walczył u boku swojej armii, staczał walki z samolotami Luftwaffe, rozpoznawał ruchy nieprzyjaciela w czasie bitwy pod Kutnem i nad Bzurą. 12 września mjr Mümler rozpoznał zmechanizowaną kolumnę nieprzyjaciela na szosie Rossoszyca — Poddębie. Zaraz potem poprowadził 9 samolotów w tamten rejon i skutecznie ją ostrzelano. W drodze powrotnej mjr Mümler dopadł niemiecki samolot rozpoznawczy Hs-126 i szybko go zestrzelił. Było to już jego trzecie zwycięstwo.

16 września na lotnisku w Iłowie dywizjon miał tylko 3 samoloty. Z pilotów poległ kpr. Jaroszka, ppor. Łuczyński dostał się do niewoli, dwóch pilotów zaginęło bez wieści i pięciu było rannych.

17 września, kiedy bitwa pod Kutnem i nad Bzurą zmieniła się w pogrom, ostatnie 3 P-11 odleciały za Wisłę. Do Rumunii na lotnisko w Czerniowcach doleciał tylko 1 samolot poznańskiego dywizjonu.

W ostatecznym rozrachunku z hitlerowską Luftwaffe dywizjon wyszedł zwycięsko — piloci jego zestrzelili na pewno 32 niemieckie samoloty! Na ogólną ilość 126 zestrzałów, uzyskanych przez 7 dywizjonów myśliwskich, biorących udział w Wojnie Obronnej we wrześniu 1939 r. Sukces dywizjonu poznańskiego był tym większy, że straty, jakie poniósł, były stosunkowo małe w porównaniu ze stratami innych dywizjonów.

Mjr Mümler do końca wypełnił swój żołnierski obowiązek na stanowisku dowódcy dywizjonu. Zyskał sobie za to najwyższe uznanie u polskich władz we Francji, dokąd niezwłocznie się przedostał, nie rezygnując ani na chwilę z dalszej walki z Niemcami.

W styczniu 1940 r. przystąpiono wstępnie we Francji do organizacji polskich dywizjonów myśliwskich. Na dowódcę jednego z nich został wyznaczony mjr Mümler. Dywizjon ten miał być zorganizowany z personelu 3 pułku lotniczego z Poznania i miał nosić imię tego miasta. Na drodze jego organizacji piętrzyć się zaczęły coraz to nowe trudności — naturalnie ze strony naszych wojennych sprzymierzeńców.

Tymczasem Mümler przeszkolił się na francuskich myśliwcach typu Morane-406 i poprosił swoje władze o przydział do jednego z polskich kluczy frontowych. Zgodę — nie bez trudności — udało mu się uzyskać i w połowie kwietnia przybył do szóstego klucza „Montpellierczyków" w Groupe de Chasse 2/VII na lotnisko w Luxeuil. W kluczu tym latali: dowódca — por. Władysław Goethel, piloci — ppor. Wacław Król i kpr. Eugeniusz Nowakiewicz. Mjr Mümler dołączył jako szeregowy pilot.

10 maja 1940 r. rozpoczął się niemiecki atak na Francję. Skończyła się „dziwna wojna", a rozpoczęła prawdziwa. Klucz polski włączył się do intensywnej pracy bojowej. Z tego dnia zapamiętałem niecodzienne przeżycie majora. Opisałem je potem we wspomnieniach:

„Wielką przygodę przeżył Mümler w pierwszym dniu prawdziwej wojny. Mimo porannych strat nasza grupa myśliwska nie zmieniła lotniska. Zaraz po południu Niemcy po raz drugi zaatakowali nasze lotnisko w Luxeuil. Tym razem był to nalot bombowy z małej wysokości. Spadające bomby zastały Mümlera przy samolocie. Nie miał czasu na udanie się do betonowego schronu. Major był opanowany i uodporniony na takie sytuacje, przeżył podobne w Polsce. Runął do leja po bombie z poprzedniego bombardowania i ukrył twarz w dłoniach. Seria bomb ułożyła się wokół, ogłuszający huk targnął powietrzem, ziemia przysypała go dosłownie do połowy.

— Zapamiętaj to sobie, kochasiu — objaśniał mi potem, śmiejąc się — że bomby nigdy nie trafiają w jedno i to samo miejsce. A przynajmniej jest to bardzo rzadki przypadek. Gdybym uciekał do schronu, na pewno złapałyby mnie w drodze, a tak jestem cały. Trochę się jeszcze trzęsę, ale mi to szybko przejdzie.

Przyznałem mu rację i zapamiętałem jego wywody, które w późniejszym czasie, zmuszony nie sprzyjającymi okolicznościami, nie omieszkałem stosować. I może dlatego przeżyłem wojnę".

W tych ciężkich dniach nieustannych i wyczerpujących lotów bojowych losy moje związały się ściśle z losami majora, by wkrótce zmienić się w serdeczną przyjaźń. W walkach nad Francją klucz nasz zestrzelił na pewno 6 i 1/2 samolotów niemieckich i 1 uszkodził. Półtora pewnego zestrzału i jedno uszkodzenie przypadło mjr. Mümlerowi. Straciliśmy 4 samoloty, piloci wyszli względnie cało ze wszystkich opresji.

Po upadku Francji rozeszły się na pewien czas nasze drogi. Ja poleciałem do Tunisu, mjr Mümler zaś do Algieru. Stamtąd przedostał się do Casablanki, a następnie brytyjskim statkiem do Anglii.

W tym właśnie czasie przystępowano do organizacji dwóch polskich dywizjonów myśliwskich — 302 Poznańskiego i 303 Warszawskiego. Generał Sikorski wyznaczył na dowódcę dywizjonu 302 mjra Mümlera. Dywizjon zorganizował się 13 lipca 1940 r. na lotnisku Leconfield w hrabstwie York, w środkowej Anglii. Wkrótce otrzymał 18 samolotów typu „Hurricane" Mk-I, uzbrojonych w 8 karabinów maszynowych i rozwijających prędkość do 530 km/h. Przybyło również 5 brytyjskich oficerów pilotów, w tym wyznaczony na dowódcę z ramienia RAF s/1 (squadron leader — major) Jack Satchel oraz 19 polskich pilotów i około 150 mechaników. W sierpniu dołączyła następna grupa pilotów, a w jej składzie byłem również ja. Ze względu na nieznajomość przez

Polaków języka angielskiego ustalono, że przez okres dwóch—trzech miesięcy dowódcą dywizjonu będzie oficer brytyjski, a dowódca polski będzie mu asystował.

15 sierpnia dywizjon 302 osiągnął gotowość bojową i został włączony do sił obrony powietrznej Anglii w toczącej się już wtedy powietrznej bitwie o Anglię. Mjr Mümler znów poczuł się w swoim żywiole, znów stanął do boju z niemiecką Luftwaffe. 15 września, w dniu wielkiego sukcesu polskich pilotów w bitwie o Anglię (Polacy zestrzelili 26 niemieckich samolotów), Mümler również odniósł zwycięstwo zestrzeleniem bombowca Do-215.

13 października jedna z eskadr dywizjonu 302 pełniła dyżur alarmowy, a na wypadek startu miał dowodzić Mümler. Było to wyrazem zaufania do niego ze strony stanowiska dowodzenia 11 Grupy Myśliwskiej, bo dotychczas polskie szyki prowadzili wyłącznie oficerowie RAF.

Start eskadry nastąpił koło południa. Leciałem w pierwszej trójce po prawej stronie Mümlera. Zauważyłem, że Mümler dawał sobie doskonale radę z odbiorem komend kontrolera ze stanowiska dowodzenia. Lecieliśmy na południe, wciąż nabierając wysokości, przebiliśmy chmury, najwyraźniej naprowadzano nas na grupkę niemieckich samolotów.

— Wauxhall green leader, five bandits at eleven o'clock. Haw are you receiving? Over *) — podał informację kontroler ze stanowiska dowodzenia.

— Your message recived and understood**) — potwierdził Mümler.

— Green leader, look out, they are about ten miles from you***) — poinformował dodatkowo kontroler.

— O kay! — odpowiedział major.

Wytężaliśmy wzrok w kierunku, skąd powinny pojawić się samoloty niemieckie. Wkrótce na tle ciemnej chmury zamajaczyły ich sylwetki. Były niżej od nas o około 700 metrów.

— Uwaga, są skurczybyki przed nami w dole! — usłyszałem po polsku. Mümler zapomniał w tej chwili o języku angielskim. Kontroler zaczął wypytywać, o co chodzi? Mümler odpowiadał na każde pytanie: O kay! Raz nawet wyrwało mu się: Pocałuj psa w nos!

— Chłopcy, atakujemy skurczybyków! — podał do nas zrozumiałą komendę.

Wywiązała się krótka, gwałtowna walka. Zaraz w pierwszym zwarciu Mümler zapalił celną serią jednego Messerschmitta, co bardzo musiało wytrącić z równowagi pilotów niemieckich, bo w wielkim popłochu runęli do chmur.

Po wylądowaniu na lotnisku Northolt, podszedłem do Mümlera.

— Chciałem panu majorowi złożyć gratulacje. Niemiaszek spadał jak pochodnia do chmur, nawet nie miał się chyba czasu biedaczek, przeżegnać przed śmiercią.

— Kochasiu, ty zawsze żartujesz — odparł, biorąc mnie pod ramię. — No cóż, rąbnąłem do niego z bliska, nie mogło być pudła. Ale powiedz mi, co ten cały kontroler chciał ode mnie? Nic go nie rozumiałem.

— Ani ja. Śmiać mi się chciało, gdy pan major kazał mu się w nos pocałować.

— Bo wiesz, kochasiu, zebrało mu się w takim momencie na konwersację. Wybrał sobie czas na plotki!

Stosunki z personelem brytyjskim w dywizjonie nie układały się tak, jak należało. Przyczyną tego stanu rzeczy były niepotrzebne straty pilotów z winy dowodzenia — w dwóch kolejnych dniach zginęło w katastrofach pięciu pilotów na skutek podrywania dywizjonu w powietrze w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych (niski pułap chmur, deszcz, ograniczona widzialność). Mjr Mümler i kilku starszych oficerów potępiło te nieprzemyślane decyzje. Stało się to przyczyną, że w grudniu 1940 r. z dywizjonu odeszli do szkolnictwa — mjr Mümler i czterech oficerów. Dywizjon 302 opuścili również oficerowie brytyjscy. Dywizjon stał się czysto polską jednostką lotniczą.

W 1942 r. ppłk Mümler powrócił na bojowe lotnisko Northolt i objął stanowisko komendanta z prawem bojowego latania w składzie polskich dywizjonów, które tam bazowały. Na „Spitfire'ach" i „Mustangach" wykonywał loty nad Francję, Belgię i Holandię, zapuszczał się też nad Niemcy. W stoczonej walce nad Belgią przyznano mu 1 uszkodzonego Focke Wulfa FW-190.

W 1944 r. ppłk Mümler objął funkcję oficera łącznikowego w dowództwie 84 grupy Lotnictwa Taktycznego (2-nd Tactical Air Force) i wraz z nią wyruszył do Francji na bojowy szlak polskiego 131 Skrzydła Myśliwskiego (dywizjony — 302, 308 i 317), prowadzący aż na tereny zdruzgotanych w 1945 r. Niemiec.

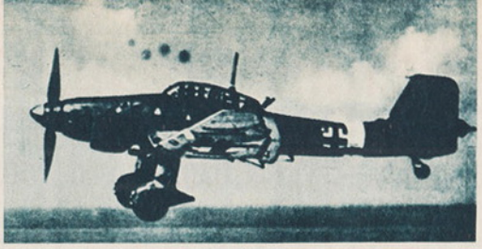
Ogółem podczas wojny płk Mieczysław Mümler wykonał ponad 250 lotów bojowych, zestrzelił na pewno 6 i 1/2 samolotów niemieckich i 2 uszkodził. Został odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari i trzykrotnie Krzyżem Walecznych oraz innymi odznaczeniami polskimi, brytyjskimi i francuskimi. Po wojnie pozostał na emigracji i zamieszkał w Londynie.

WACŁAW KRÓL

*) Dowódca sekcji zielonych Wauxhallów (kryptonim 302) pięciu bandytów na kierunku jedenastej godziny (z przodu z lewej). Jak słyszysz? Odbiór.
**) Komendę otrzymałem i zrozumiałem.
***) Dowódca zielonych, wypatruj, oni są około dziesięciu mil od was.

Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS

SAMOLOTY Z KTÓRYMI WALCZYLI POLACY



JUNKERS Ju-87 D5

Z pierwszymi wersjami Ju-87-A i B — spotkały się wojska polskie już w 1939 r. Ale Polacy znów mieli przeciw sobie ten niemiecki bombowiec nurkujący, już w wersji Ju-87D, w czasie bitwy pod Lenino i dalej na całym szlaku bojowym Pierwszej i Drugiej Armii WP, a także na innych frontach: we Włoszech i w zachodniej Europie. Szczególnie dotkliwe były naloty Ju-87D na obszary Warszawy opanowane przez powstańców w sierpniu i wrześniu 1944 r. Samoloty niemieckie startowały z pobliskiego Okęcia, którego nie udało się powstańcom zająć.

Ju-87D powstał, jako nowa wersja bombowca nurkującego, wiosną 1940 r. Nowy samolot otrzymał zmieniony kadłub o mniejszym oporze aerodynamicznym, mocniejszy silnik i silniejsze uzbrojenie, a także powiększony zbiornik paliwa. Prototyp wersji D, noszący oznaczenie Ju-87V21 odbył pierwszy lot w lutym 1941 r. Pierwsza seria nosiła oznaczenie Ju-87D1. Dalej ukazywały się kolejne odmiany: Ju-87D2 (posiadał wzmocnione kółko ogonowe i hak do holowania szybowców), Ju-87D3 (przeznaczony do walki na linii frontu — miał opancerzony silnik i kabinę załogi, przeciw pociskom broni piechoty), Ju-87D4 (mógł nosić torpedę), Ju-87D5 i dalsze wersje (otrzymał nowe skrzydła o zwiększonej rozpiętości i pozbawione hamulców aerodynamicznych). Niezwykłym rozwiązaniem było zastosowanie odrzucanego podwozia w przypadku lądowania przymusowego w terenie nierównym (miało to zapobiegać kapotażowi). Wersja Ju-87D7 miała w skrzydłach działka MG-151/120 (kal. 20 mm) zamiast karabinów maszynowych. Wersja Ju-87F (tylko prototyp) miała silniki Jumo-213 o mocy 1 750 KM. W końcu 1942 r. ukazała się ostatnia wersja: Ju-87G. Przeznaczony do walki z czołgami, samolot ten posiadał zamocowane pod skrzydłami dwa działka Flak-18 (kal. 37 mm), ze specjalnymi pociskami przeciwpancernymi. Zastosowano je operacyjnie po raz pierwszy latem 1943 r. Oznaczenie Ju-87M nosiła wersja dwumiejscowa. Miała ona przerobioną tylną kabinę dla instruktora. Przeprowadzono też próby z umocowanymi na skrzydłach gondolami, mieszczącymi człowieka w pozycji leżącej, ale nie znalazło to zastosowania.

W latach 1941—44 wyprodukowano 4 249 Ju-87D różnych odmian. Historia Ju-87 zakończyła się niesławnie. Na początku maja 1945 r. ostatnie trzy Ju-87G wylądowały na zajętym przez Amerykanów lotnisku i staranowały się nawzajem.

Konstrukcja, mimo zmienionych kształtów, podobna do Ju-87B (patrz „SP" nr 36/1974).

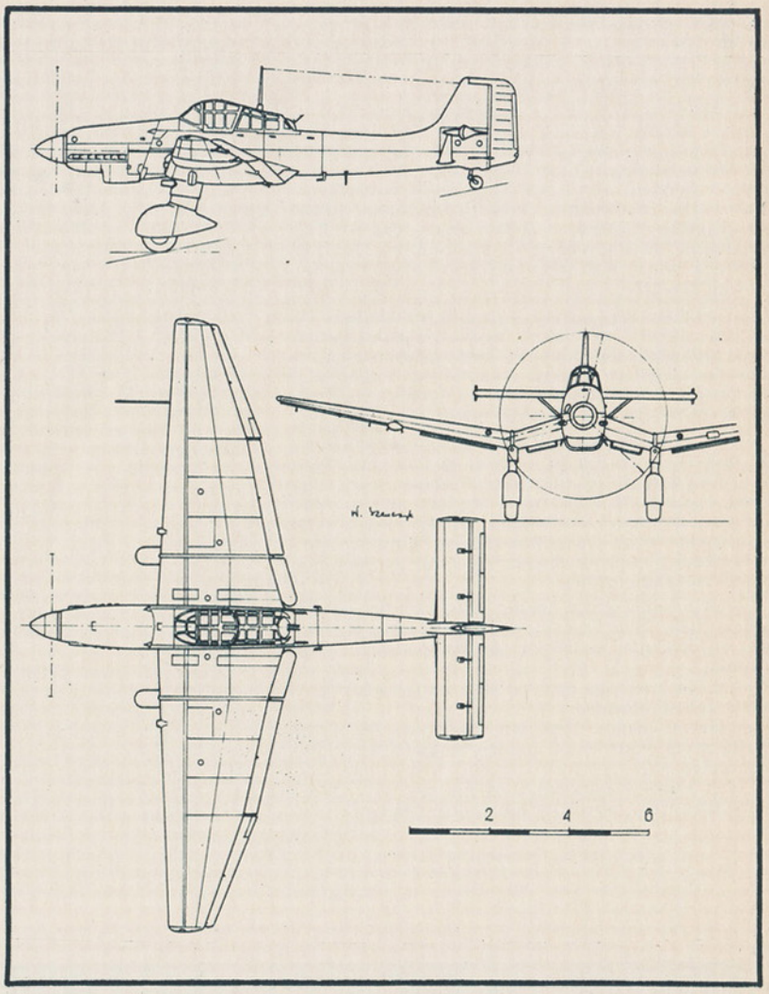
Napęd: Silnik chłodzony cieczą Jumo-2117 o mocy 1 400 KM.

Uzbrojenie: Dwa k. masz. MG-17 w skrzydłach i podwójny ruchomy k. masz. MG-81z (kal. 7,9 mm) w tylnej kabinie. 1 800 kg bomb na zaczepach pod kadłubem i skrzydłami.

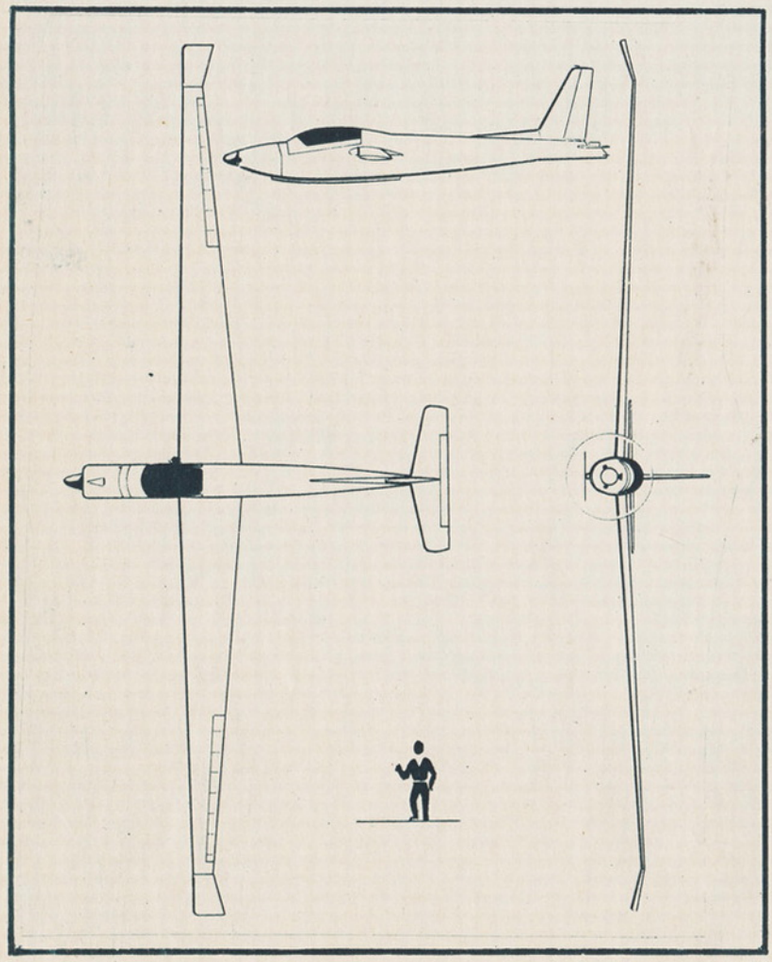
(W. S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 15 m, długość — 11,5 m, wysokość — 3,9 m, pow. nośna — 33,6 m².
Masy: Masa własna — 3 940 kg, masa użyteczna — 2 660 kg, masa całkowita — 6 600 kg.
Osiągi: Prędkość max. — 410 km/h, prędkość przelotowa — 318 km/h, czas wznoszenia na 5 000 m — 20 min., zasięg max. — 1 930 km, pułap — 7 200 m.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



BEDE BD-2 „LOVE-ONE"

Jima Bede nie trzeba przedstawiać. Czytelnikom „SP" znane są jego ciekawe konstrukcje amatorskie, z których niejedna doczekała się wdrożenia do produkcji seryjnej. Mało kto wie jednak o jego nieco fantastycznym zamiarze dokonania lotu dookoła równika bez lądowania (!), na samolocie własnej konstrukcji. Do sfinansowania całego przedsięwzięcia Bede powołał specjalne towarzystwo World Flight. Samolot, będący właściwie daleko idącą przeróbką metalowego, dwumiejscowego szybowca wyczynowego Schweitzer Z-32, został nazwany BD-2 „LOVE ONE". Słowo „Love" nie ma nic wspólnego z miłością, jest to skrót od Low Orbit, Very Efficient, co ma oznaczać: „Nisko orbitujące, bardzo sprawne urządzenie latające nr 1". Pierwszy lot niezwykłego samolotu odbył się 11.III.1967 r. W dwa lata później, w czasie prób, Bede ustalił dwa rekordy w locie na odległość 14 442 km. Do lotu dookoła świata na razie nie doszło.

BD-2 „LOVE ONE" jest jednomiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym średniopłatem konstrukcji metalowej.

Skrzydła szybowca zostały uszczelnione i zamienione w integralny zbiornik paliwa. Ponadto dodano końcówki o ujemnym wzniosie i ujemnej zbieżności, wykonane z laminatu, które nie tylko powiększają powierzchnię i wydłużenie, ale stwarzają dodatkową przestrzeń zbiornikową (94 l). Profil u nasady NACA-63.3.618, na końcach NACA-24012A. Lotki kryte płótnem. Klap — brak. Kadłub konstrukcji półskorupowej. Pozycja pilota półleżąca, pod zdejmowaną osłoną z pleksi. Kabina ogrzewana i wyposażona w pilota automatycznego oraz... budzik, budzący pilota ze snu w przypadku awarii któregokolwiek z ważniejszych układów. W środku ciężkości — dwa zbiorniki paliwa. Usterzenie wolnonośne. Usterzenie wysokości — płytowe.

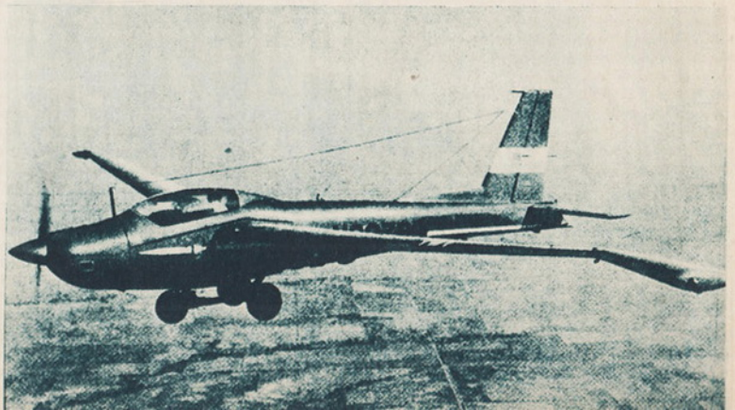
Podwozie wykonane jak trójkołowy wózek, odrzucany po starcie. Lądowanie samolotu odbywa się na płozie.

Do napędu zastosowano silnik tłokowy Continental IO-360C, chłodzony powietrzem, o mocy 225 KM, który do przelotu daje się zdławić do 30 KM. Śmigło dwułopatowe, metalowe McCauley, ustawia się do lądowania poziomo. Osłona silnika z laminatu (jednoczęściowa). Całkowita pojemność wszystkich zbiorników — 2 138 l.

(J. S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 19,20 m, długość — 8,40 m, pow. nośna — 17,84 m², wydłużenie — 20,7.
Masy: Masa własna — 885 kg, masa całkowita (start) — 2 400 kg, obciążenie pow. (start) — 134,5 kg/m², obciążenie mocy (start) — 10,67 kg/KM.
Osiągi: Prędkość max. — 312 km/h, zasięg max. — 45 800 km, rozbieg — 1 500 m, zużycie paliwa (przelotowe) — 8 l/h.



LITERÓWKA

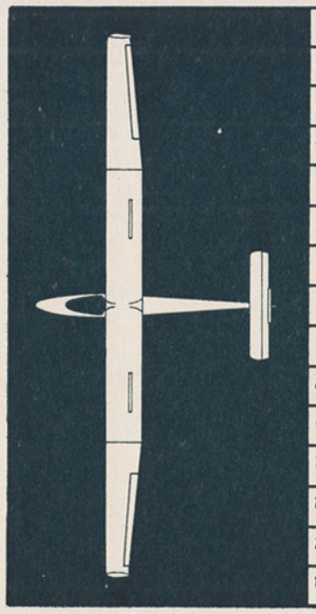
Do literówki należy wpisać poziomo piętnaście wyrazów sześcioliterowych o podanych znaczeniach. Ostatnie litery tych wyrazów, czytane poziomo, dadzą rozwiązanie literówki.

Znaczenie wyrazów: 1 — urządzenie, służące do zamocowania linki holowniczej w szybowcu; 2 — miejsce rozegrania szybowcowych mistrzostw świata w 1958 roku; 3 — jednoczesny start za samolotem dwóch szybowców; 4 — bliższy księżyc Marsa; 5 — konstruktor samolotu „Iskra"; 6 — imię konstruktora wielu polskich szybowców z lat międzywojennych; 7 — miasto wojewódzkie; 8 — kompozytor polskiego marszu lotników; 9 — miejscowość, w której produkuje się silniki do polskich samolotów; 10 — były pilot myśliwski, autor książki „Szachownice nad Berlinem"; 11 — znajduje się w nim kabina pilota; 12 — znajduje zastosowanie w budowie szybowców; 13 — miejscowość, w której znajduje się Muzeum Lotnictwa i Astronautyki; 14 — miejscowość, w której produkowany jest samolot odrzutowy „Iskra"; 15 — polska spadochroniarka; srebrna medalistka spadochronowych mistrzostw świata w 1958 roku.

Opracował: **Janusz Palacz**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 22. XII. 74, rozlosowane zostaną nagrody w postaci — **BONÓW KSIĄŻKOWYCH.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00-023, Warszawa, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.**



1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						

ROZWIĄZANIA LITERÓWKA
(nr 42 z 20 października 1974 r.)
Hasło: WODNOSAMOLOTY.
Wyrazy pomocnicze: 1 — Radawiec, 2 — helmofon, 3 — standard, 4 — cylinder, 5 — Bajkonur, 6 — „Swissair", 7 — opadanie, 8 — barometr, 9 — Fiedotow, 10 — Hamilton, 11 — podwozie, 12 — „Albatros", 13 — skrzydło.

KRZYŻÓWKA
(nr 43 z 27 października 1974 r.)
Poziomo: 2 — „Łoś", 3 — hol, 5 — CNES, 7 — eskadra, 14 — „Akrobat", 15 — Eiffel, 16 — „Jantar", 17 — „Vega", 19 — kast.
Pionowo: 1 — autorotacja, 4 — TSWL, 6 — nit, 8 — „Ranger", 9 — „Żar", 10 — LRV, 11 — RB, 12 — Li, 13 — CF, 18 — AUA, 20 — KAK.

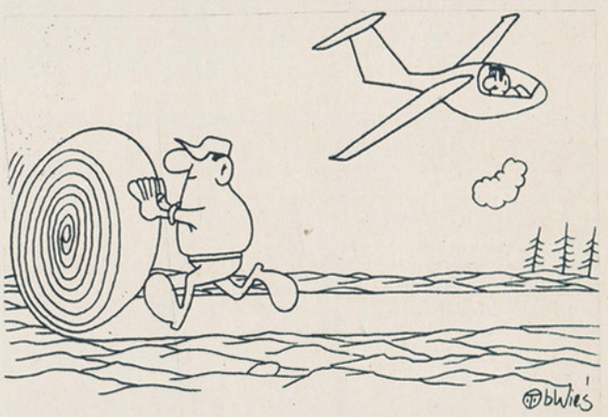
BONY KSIĄŻKOWE wylosowali: **Mieczysław Kępa** — ul. Kościuszki 3/1, 57-100 Strzelin, **Zdzisław Wawrzyniak** — ul. Sikorskiego 55 m. 3, 11-400 Kętrzyn; **Regionald Jaworski** — Os. Szkolne 30/26, 31-978 Kraków; **Piotr Śmietana** — ul. Garncarska 32, 44-240 Żory; **Andrzej Huminiecki** — Pl. Staszica 24/2a, 50-221 — Pl. **Eugeniusz Rutkowski** — Pl. Weyssenhoffa 11, 85-072 — Bydgoszcz.

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 506

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

39	(4395)	**M. Nowicki**	— 5 h 41 min,	1300 m,	54 km (18.5.1974)
40	(4396)	**E. Marcinkowski**	— 5 h 10 min,	1400 m,	56 km (24.5.1974)
41	(4397)	**J. Kaca**	— 5 h 11 min,	1325 m,	60 km (8.6.1974)
42	(4398)	**M. Maciejewski**	— 5 h 28 min,	1150 m,	65 km (19.6.1974)
43	(4399)	**K. Socha**	— 5 h 15 min,	1300 m,	61 km (30.6.1974)
44	(4400)	**M. Mierzwicki**	— 5 h 09 min,	1300 m,	51 km (16.7.1974)
45	(4401)	**J. Rosołek**	— 5 h 03 min,	1050 m,	51 km (16.7.1974)
46	(4402)	**M. Marciniak**	— 5 h 27 min,	1100 m,	51 km (16.7.1974)
47	(4403)	**St. Stobodzian**	— 5 h 09 min,	1250 m,	51 km (27.7.1974)
48	(4404)	**Z. Modelski**	— 5 h 20 min,	1625 m,	72 km (23.7.1974)
49	(4405)	**J. Surowiec**	— 5 h 09 min,	1040 m,	163 km (28.7.1974)
50	(4406)	**L. Horbaczewski**	— 6 h 25 min,	1080 m,	52 km (29.7.1974)
51	(4407)	**B. Piamowski**	— 5 h 17 min,	1375 m,	163 km (29.7.1974)
52	(4408)	**B. Bernas**	— 6 h 11 min,	1250 m,	55 km (1.9.1974)
53	((4409)	**W. Wędzonka**	— 5 h 15 min,	1100 m,	60 km (2.8.1974)
54	(4410)	**M. Sokolski**	— 5 h 07 min,	1190 m,	85 km (7.8.1974)
55	(4411)	**D. Bocheńska**	— 5 h 30 min,	1040 m,	50 km (7.8.1947)
56	(4412)	**G. Bartkowiak**	— 5 h 10 min,	1200 m,	53 km (7.8.1974)
57	(4413)	**M. Wójcik**	— 5 h 15 min,	1180 m,	55 km (8.8.1974)
58	(4414)	**R. Ożlański**	— 5 h 02 min,	1500 m,	55 km (22.8.1974)
59	(4415)	**K. Dzienis**	— 5 h 11 min,	1150 m,	55 km (22.8.1974)
60	(4416)	**L. Jagodzik**	— 5 h 39 min,	1300 m,	55 km (22.8.1974)
61	(4417)	**Z. Chrząszcz**	— 6 h 40 min,	1350 m,	52 km (25.8.1974)
62	(4418)	**J. Pawlikiewicz**	— 5 h 28 min,	1350 m,	63 km (25.8.1974)
63	(4419)	**R. Bury**	— 5 h 04 min,	1200 m,	53 km (26.8.1974)
64	(4420)	**M. Kisły**	— 5 h 11 min,	1220 m,	85 km (29.8.1974)
65	(4421)	**H. Sobkowicz**	— 5 h 30 min,	1280 m,	58 km (29.8.1974)
66	(4422)	**A. Służewski**	— 5 h 38 min,	1230 m,	85 km (29.8.1974)
67	(4423)	**J. Wach**	— 5 h 29 min,	1100 m,	65 km (30.8.1974)
68	(4424)	**A. Aniszewski**	— 5 h 10 min,	1480 m,	87 km (31.8.1974)
69	(4425)	**J. Jaworska**	— 5 h 49 min,	1350 m,	87 km (31.8.1974)
70	(4426)	**M. Fatyga**	— 5 h 23 min,	1130 m,	87 km (31.8.1974)
71	(4427)	**L. Pyra**	— 5 h 10 min,	1250 m,	100 km (31.8.1974)
72	(4428)	**J. Pawlak**	— 5 h 33 min,	1500 m,	77 km (1.9.1974)
73	(4429)	**A. Bęza**	— 5 h 19 min,	1350 m,	87 km (1.9.1974)
74	(4430)	**W. Turczyński**	— 5 h 27 min,	1050 m,	57 km (1.9.1974)
75	(4431)	**A. Pyc**	— 5 h 43 min,	1050 m,	62 km (1.9.1974)
76	(4432)	**M. Grzelak**	— 5 h 07 min,	1525 m,	55 km (11.9.1974)
77	(4433)	**A. Rybski**	— 5 h 23 min,	1275 m,	53 km (19.9.1974)
78	(4434)	**K. Kolibowski**	— 5 h 15 min,	1050 m,	55 km (21.9.1974)
79	(4435)	**W. Matyja**	— 5 h 16 min,	1260 m,	53 km (21.9.1974)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL



Rys.: W. Fuglewicz

„SKRZYDLATA" KLASYFIKUJE

Dorocznym zwyczajem opublikujemy wkrótce listę 10 najlepszych wyników szybowcowych, uzyskanych w roku 1974 przez polskich pilotów. By lista ta wolna była od najmniejszych nawet pomyłek, potrzebna nam jest pomoc wszystkich aeroklubów i ośrodków szybowcowych, a nawet samych pilotów. Jest to jednocześnie nasza gorąca prośba. Pomoc ta winna wyrażać się w przesłaniu pod adresem naszej redakcji wszystkich lepszych wyników, uzyskanych przez pilotów i pilotki poszczególnych aeroklubów w sezonie 1974, zarówno na szybowcach jednomiejscowych jak i dwumiejscowych.

Interesują nas **wysokości absolutne i przewyższenia oraz konkurencje przelotowe — odległościowe** (nawet nie ukończone) **i prędkościowe po trasach trójkątnych** (100, 200, 300, 400 i 500 km).

Wszystkie listy wyników, przed przysłaniem ich do naszej redakcji — **ul. Widok 8, 00-023 Warszawa** — powinny być poświadczone przez szefa wyszkolenia lub kierownika jednostki. Termin nadsyłania wyników — **10 stycznia 1975 r.**

POCZTA

LOTNICZE MAŁŻEŃSTWO IWAŃSKICH

„W numerze 43 „SP" z br., na stronie drugiej zaistniała niezrozumiała dla mnie pomyłka. W informacji z XVII Samolotowych Mistrzostw Polski Rajdowo-Nawigacyjnych ze zdumieniem przeczytałem, że: „...trzecie miejsce i tytuł II wicemistrza zdobyła załoga Aeroklubu Podhalańskiego: pil. Wiesław Iwański i nawig. **Anna Kwaśnik". (???)**

Pragnę niniejszym sprostować, że moim nawigatorem była moja małżonka **Anna Iwańska** (nazwisko panieńskie — Dutkiewicz. Jej zdjęcie pokazano na okładce „Skrzydlatej" nr 34/1973 r.). Skąd więc nazwisko Kwaśnik?

Chciałbym dodać, że udział w mistrzostwach Polski wziąłem właściwie z inicjatywy mojej żony, która też walnie przyczyniła się do zajęcia przez nas wysokiej lokaty. Mylna informacja powoduje wiele żartów wśród znajomych i chyba jest krzywdząca dla mojego ... nawigatora.

Jesteśmy małżeństwem od półtora roku, a nasz ślub odbył się na wysokości 1 100 metrów w kabinie samolotu PZL-101 — „Gawron" nad jeziorem Rożnowskim.

Uprzejmie proszę o sprostowanie mylnej informacji" — pisze **Wiesław Iwański z Aeroklubu Podhalańskiego.**

Oczywiście prostujemy przykrą pomyłkę i serdecznie przepraszamy trzecią, samolotową załogę kraju: instruktora pilota Wiesława Iwańskiego oraz jego znakomitego nawigatora i małżonkę, Annę Iwańską. Przypomnijmy, że Anna Iwańska jest także licencjonowaną pilotką szybowcową i samolotową. Lotniczemu małżeństwu z Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu życzymy dalszych sukcesów sportowych.

Pragniemy jednak przy tym dodać, że już w następnym, 44 numerze „Skrzydlatej" nazwiska trzeciej załogi XVII SMP podane są prawidłowo.

JAK ZOSTAĆ PILOTEM?

Jacek Zubrzak — Łódź, Małgorzata Żmudzka — Emilianów, pow. Sokołów Podlaski, Leszek Juszczyk — Zagórze, pow. Kraków. Odpowiadamy na pytania, zawarte w listach.

W sprawie przyjęcia na podstawowe szkolenie lotnicze w 1975 r. (spadochronowe i szybowcowe), należy się już teraz zgłaszać do najbliższego miejsca zamieszkania **aeroklubu regionalnego.** Warunki przyjęcia: m. in.: **uczęszczanie do szkoły średniej; wiek 16 lat** — (w chwili rozpoczęcia szkolenia w powietrzu, co nastąpi latem 1975 r. — obecnie kandydaci na szkolenie lotnicze mogą być więc w wieku ok. 15,5 roku), **dobre zdrowie.**

Na szkolenie w aeroklubie przyjmowani są **chłopcy i dziewczęta.** W aeroklubie nauka latania na samolotach dostępna jest w praktyce tylko młodym pilotom szybowcowym.

Dziewcząt nie przyjmują wojskowe szkoły lotnicze wśród nich **Szkoła Chorążych Wojsk Lotniczych i Wyższa Szkoła Oficerska im. J. Krasickiego w Dęblinie.** Chłopcom stwarzają one jednak znakomite możliwości nauki latania na samolotach i zdobycia zawodu pilota.

Szczegółowych informacji o wszystkich lotniczych szkołach wojskowych udzielają **powiatoke (miejskie, dzielnicowe) — sztaby wojskowe.**

Natomiast informacji o Licemu Lotniczym w Dęblinie udziela listownie bezpośrednio kierownictwo tej szkoły.

Piloci lotnictwa cywilnego — komunikacyjnego, sanitarnego, i gospodarczego — wywodzą się na ogół z pilotów aeroklubowych i wojskowych, którzy przeszli do cywila.

ADRESY

Jan Radziejewski — Międzyrzec Podlaski. Adresów prywatnych i instytucji zagranicznych nie podajemy.

SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

ul. Widok 8; 00-023 Warszawa Telefon: 27-33-78

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności ul. Kazimierzowska 52 02-346 Warszawa, tel. 45-00-61

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

INDEKS 37703

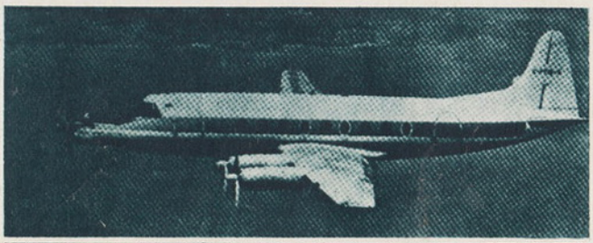
REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie — 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch". w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. **DRUK:** Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W-wa, Miedziana 11. Podpisano do druku 22.XI.1974 r. Zam. 9179 W-61

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

SAMOLOT PIĘCIOSILNIKOWY

To tylko stary turbośmigłowy samolot pasażerski „Viscount" z zabudowanym do prób silnikiem turbośmigłowym PT-6 A-50 udaje samolot pięciosilnikowy.

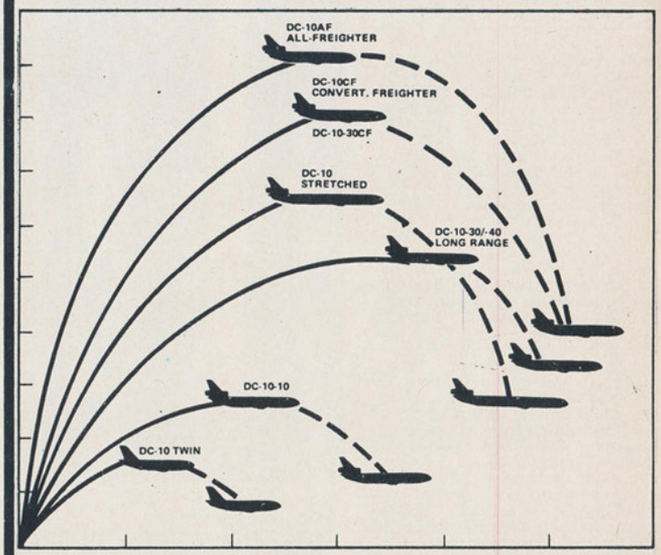


NOWY WIATRAKOWIEC

Moda na miniwiatrakowce dotarła również do Japonii. Oto najnowsza konstrukcja: Subaru-gyro „Lark-II".

RODZINA SAMOLOTÓW DC-10

Na rysunku pokazano rodzinę odrzutowych samolotów komunikacyjnych DC-10 w różnych wersjach, również transportowych. Oznaczenia: A — wersja samolotu, B — masa całkowita, w kg, C — liczba pasażerów (lub przewożony ładunek w kg) — D zasięg w km.



A	B	C	D
DC-10-10	195 000	270	6800
DC-10-30/-40	250 000	270	10000
DC-10-30CF	250 000	158 000	5840
DC-10-10 CF	200 000	124 000	4000
DC-10 Twin	154 000	239	3700
DC-10 Stretched	268 000	365	8150
DC-10 All-Freighter	255 000	184 000	5000

Przekroje przedstawiają nowy radziecki 2—4-miejscowy samolot szkolno-treningowy Jak-18 T w wersji seryjnej. Samolot ten został oblatany latem 1967 r. W latach 1968—1969 przeszedł pomyślnie próby państwowe (2 samoloty prototypowe wykonały ok. 450 lotów). Następnie jeden Jak-18 T przeszedł kilkumiesięczny okres próbnej eksploatacji w szkole lotniczej lotnictwa cywilnego. Po kolejnych zmianach i ulepszeniach samolot skierowano do produkcji seryjnej. W 1973 r. cztery samoloty wstępnej serii przeszły 5-miesięczną eksploatację próbną w różnych warunkach atmosferycznych, wykonując program szkolenia lotniczego. Samoloty te wykonały 1 591 lądowań (czas lotu — 605 h). Ocena pilotów doświadczalnych była zgodna: Jak-18 T zapewnia lepsze warunki szkolenia niż Jak-18. Zastosowanie w szkoleniu samolotów Jak-18 T zamiast An-2 obniża koszt nauki każdego pilota o 213 rubli. W czerwcu 1974 r. stu uczniów szkoły lotniczej rozpoczęło szkolenie lotnicze na samolotach Jak-18T.

Obecnie opracowuje się wersję sanitarną samolotu Jak-18 T, dla przewozu 1 chorego na noszach lub 3 osób personelu medycznego — w dzień i w nocy. Przewidywana jest też wersja patrolowa dla służby leśnej oraz wersja pocztowa. Także na nartach.

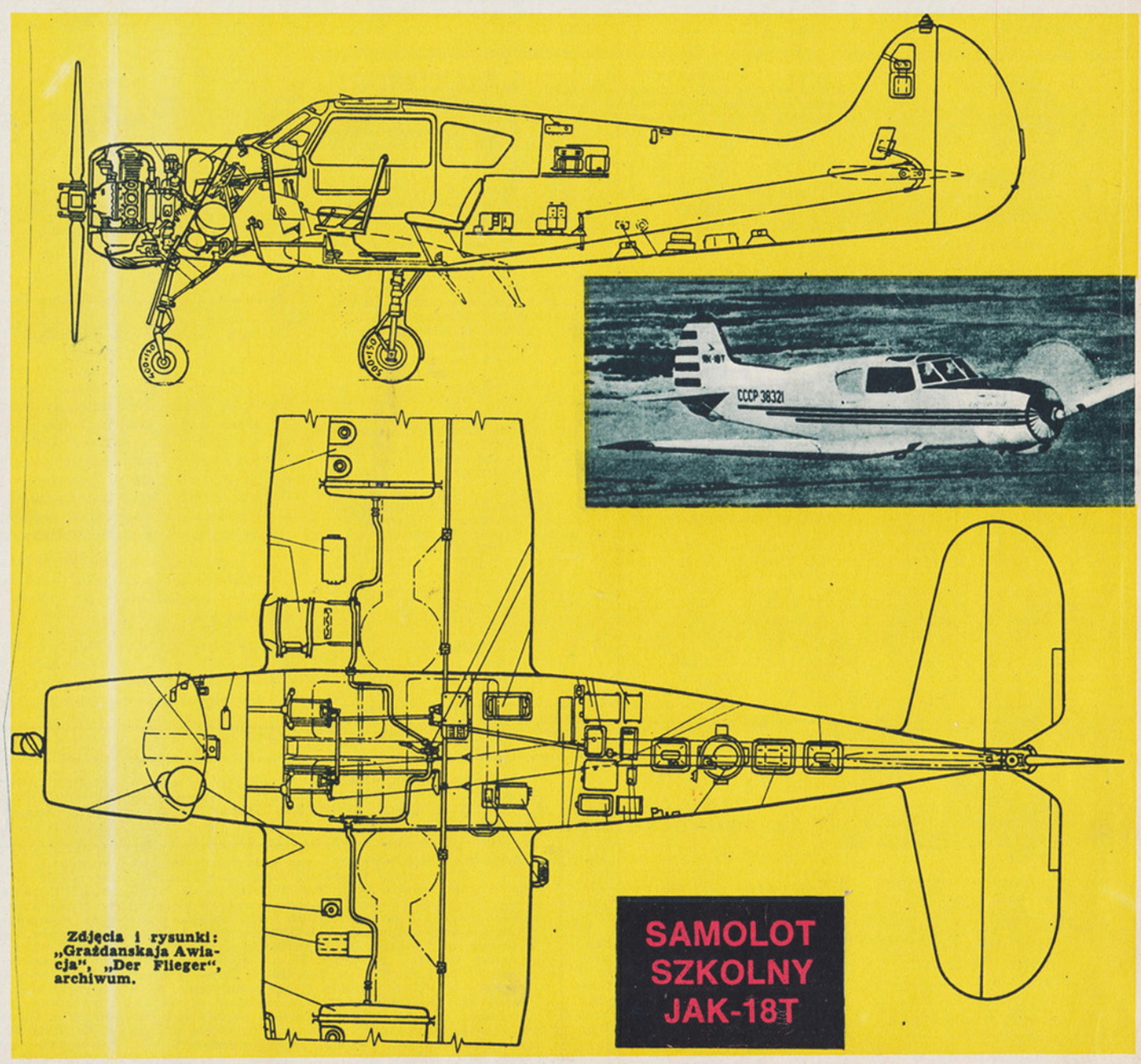
Dane samolotu Jak-18 T w wersji podstawowego szkolenia:

Masa całkowita — 1 500 kg, ładunek użyteczny — 306 kg, stosunek mocy silnika do masy samolotu — 0,2 KM/kg, obciążenie pow. — 80 kg/m², prędkość max. — 295 km/h, rozbieg — 330 m, dobieg — 400 m, zasięg — do 900 km, pułap — 5 500 m.

Dane samolotu Jak-18 T w wersji szkolno-treningowej:

Masa całkowita — 1 650 kg, ładunek użyteczny — 436 kg, stosunek mocy silnika do masy samolotu — 0,182 KM/kg, obciążenie pow. 88 kg/m2, prędkość max. 295 km/h, rozbieg — 400 m, dobieg — 500 m, zasięg max. — do 900 km, pułap — 5 500 m.

Samolot Jak-18 T z silnikiem tłokowym M-14 jest bogato wyposażony w nowoczesne urządzenia radionawigacyjne.



Zdjęcia i rysunki: „Graždanskaja Aviacja", „Der Flieger", archiwum.

SAMOLOT SZKOLNY JAK-18T